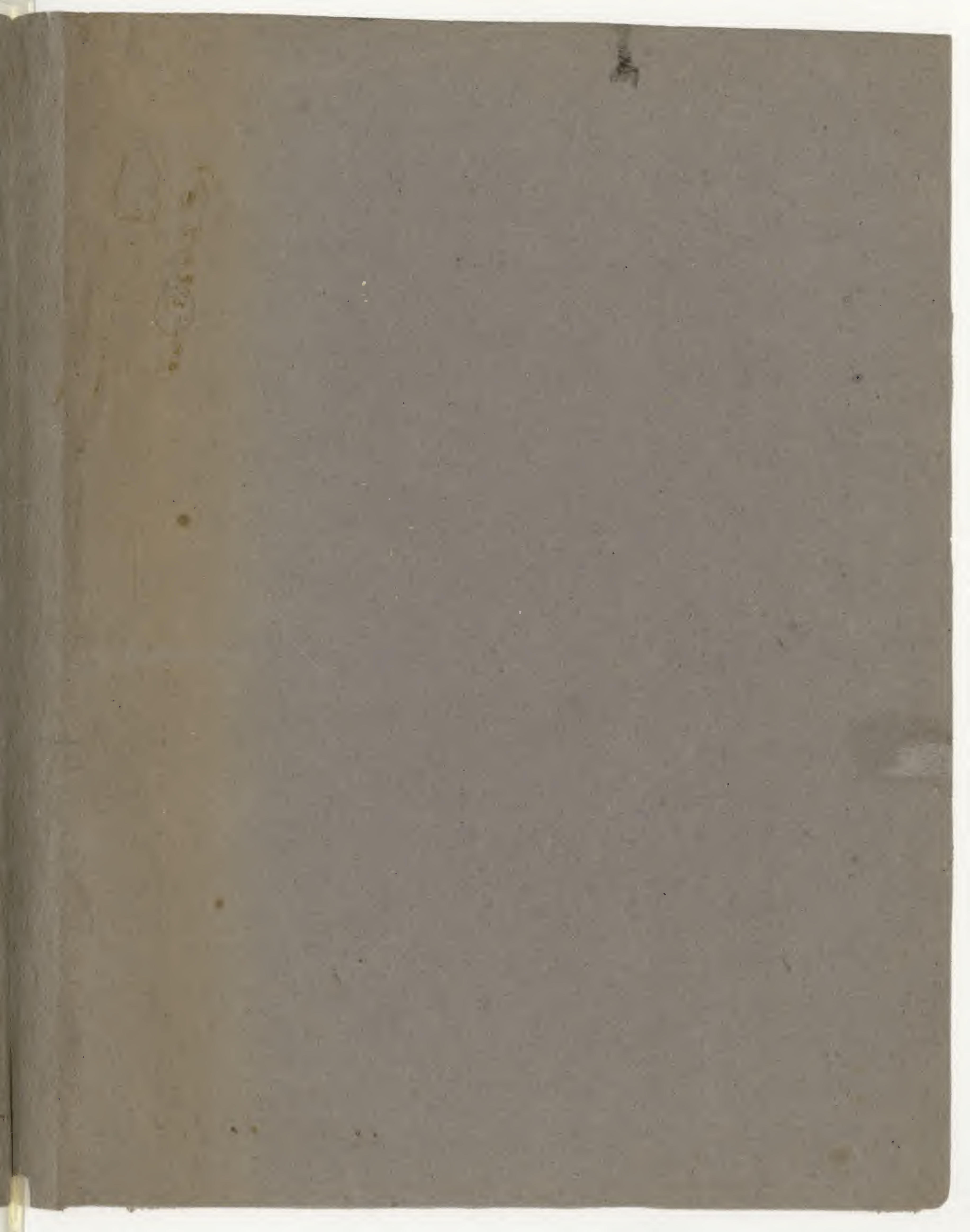
Danemark

Prix de divers articles

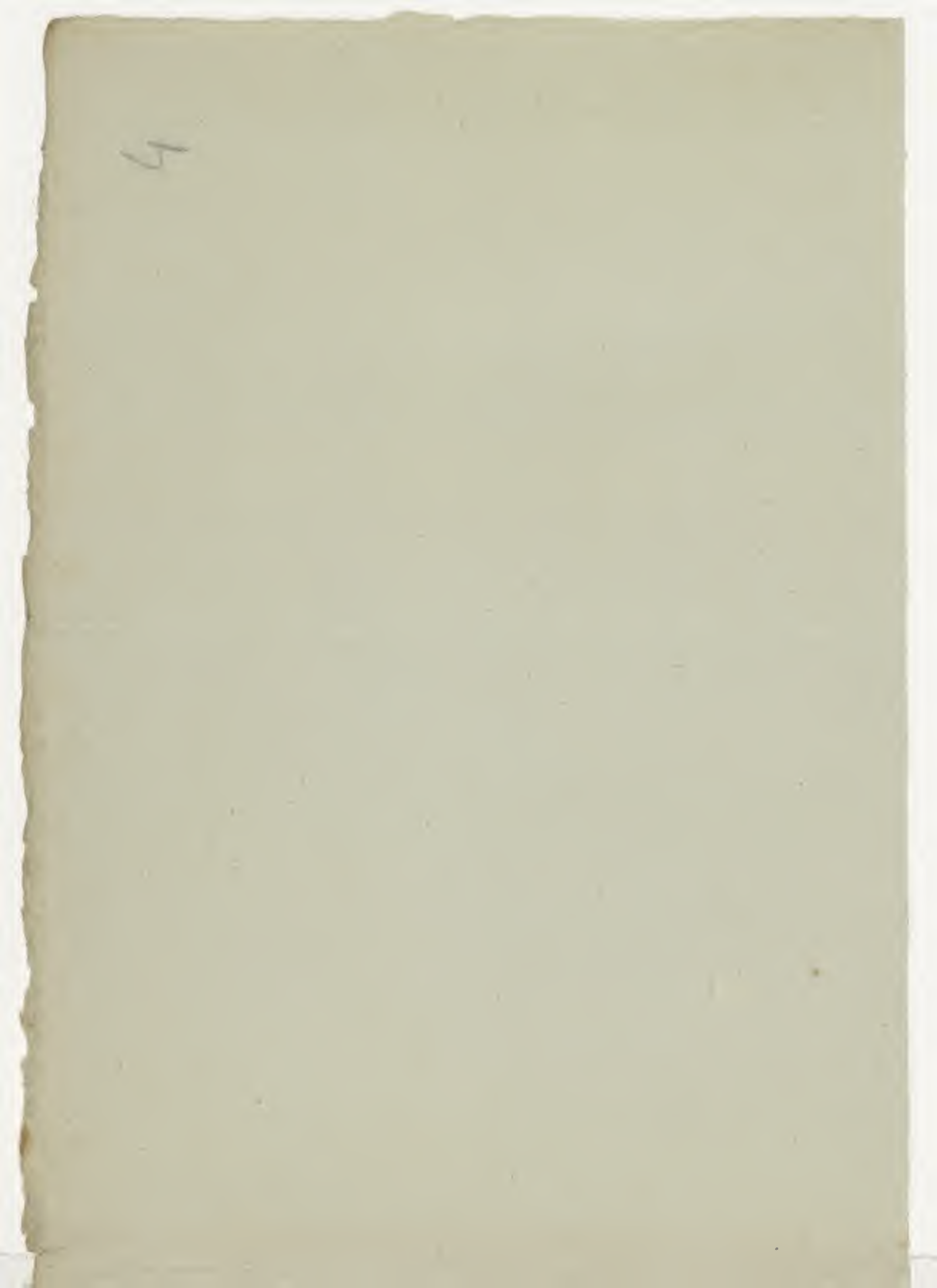


Danemark

Phares, Fanaux

Sund

V.: Navigation.



1 suivante elle,

(1) voir à la page 22

Les prétentions de la Suède sont connues par deux mémoires imprimés en 1839 et en 1840, qui ont

Nos observations sur les droits du Sund peuvent s'appliquer en majeure partie à ceux qui sont payés au passage des

ou simplement Passage du Sund,

suivie par le plus grand nombre des navires qui se rendent de la mer du Nord dans la Baltique et réciproquement, puisqu'on peut citer des années où 16000 bâtiments l'ont prise en comprenant l'aller et le retour,

(c'est la seule)

l'on double le cap Skagen, pointe septentrionale de cette dernière province, et on entre dans

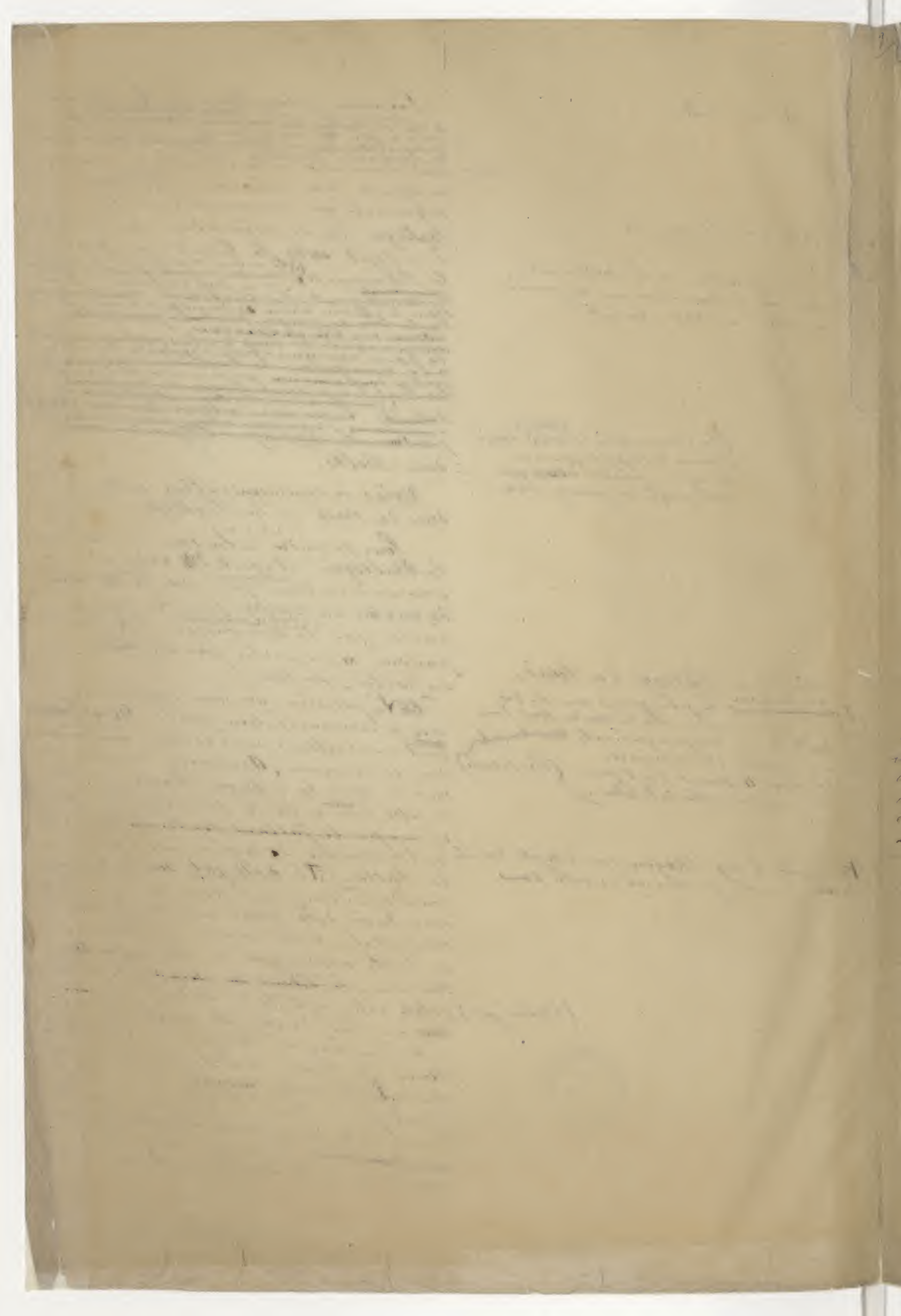
(Helsingör)

Les vives réclamations que la Suède vient d'élever (de vives réclamations contre les abus qui accompagnent la perception du péage du Sund, et les ministres anglais déclaré tout récemment à la chambre des communes, en réponse à un mémoire de quelques uns des négociants qui commercent avec la Baltique, que des négociations étaient ouvertes à ce sujet entre la Grande-Bretagne et le Danemark (1). Le moment nous paraît donc opportun pour faire connaître ce péage, séjour de plusieurs années en Danemark, nous a mis à portée d'apprendre sur une question que nous avons étudiée avec soin (pour aller de la mer du Nord dans la Baltique) et deux Belts.

Voies de communication entre la mer du Nord et la Baltique.

Pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique, il existe 2 voies de communications entièrement par mer, 2 en partie par mer et en partie par des lacs ou des rivières, et 2 autres enfin en partie par mer, en partie par des rivières, et en partie par terre.

La première, que nous appelerons voie de communication par le Sund, dont nous allons nous occuper spécialement dans ce mémoire. Après avoir traversé la mer du Nord, le Skager Rack, portion de cette mer située entre la Norvège, la Suède et ~~le Jütland septentrional~~ la partie septentrionale de la province danoise du Jutland, le Kattegat, mer intérieure considérée aussi comme une dépendance de la mer du Nord, et située entre le Jütland occidental, l'île danoise de Sélande et la côte occidentale de Suède ; On traverse ensuite, ~~le détroit du Sund~~ près d'Elseneur, petite ville de l'île de Sélande, en face de laquelle existe la ville d'Helsingborg en Scanie, le détroit du Sund qui sépare le Danemark de la Suède, puis On entre dans la Baltique. C'est à Elseneur que le Danemark perçoit, ~~sur tous les navires~~, le péage dit Péage du Sund, sur tous les navires qui passent le détroit

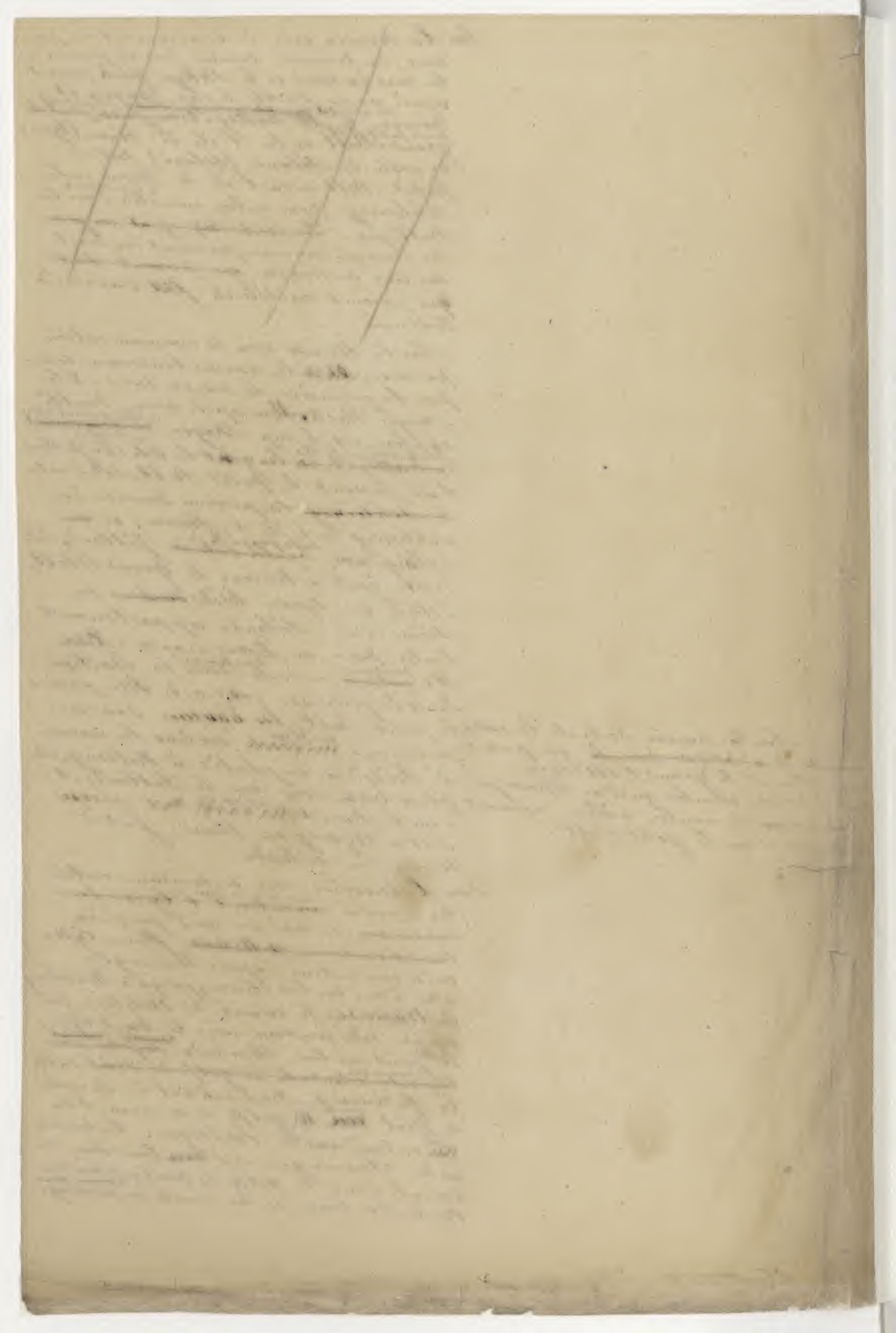


~~Par la seconde voie de communication par mer, on traverse comme par la première la mer du Nord et le Skager Rack, mais après avoir doublé le cap Skagen et traversé le Kattegat [illegible] s'ils passent par le petit Belt ... grand Belt entre l'île de Fionie (Fyen) et celle de Sélande (Seland) soit le petit Belt entre l'île de Fionie et le Schleswig pour entrer ensuite directement dans la Baltique. Les droits ... Les douanes danoises percoivent des droits sur tous les navires qui passent ces détroits soit à Fridericia~~

Par la seconde voie de communication par mer, ~~[illegible]~~ les navires traversent comme par la première la mer du nord et le Skager Rack, Mais après avoir doublé également le cap Skagen et être entrés dans ~~[illegible]~~ le Kattegat, ils ~~en~~ longent la côte occidentale du Jutland S'ils passent le petit Belt, situé entre ~~le Schleswig~~ la province danoise du Schleswig et l'île de Fionie; et ~~en~~ s'éloignent de la presqu'île de ~~la côte du~~ Jütland, s'ils se dirigent à travers le grand Belt, détroit qui sépare les îles ~~danoises~~ de Fionie et de Sélande appartenant toutes deux au Danemark : ~~Als~~ Ils pénètrent ~~[illegible]~~ ensuite directement dans la Baltique. Dans le premier cas, c.a.d. s'ils passent le petit Belt les douanes danoises percoivent un péage ~~[illegible]~~ sur tous les navires à Fridericia ou plutôt à Kolding, villes situées toutes deux dans le Jutland; et dans le second cas, le péage en ~~[illegible]~~ perçu soit à Nyborg en Fionie, soit à Korsöer en Sélande.

Le nombre des navires de toutes les nations ~~varie de 2 à 3000 dans le~~ qui passent annuellement le grand Belt varie de 2 à 3000, nombre qu'il ne dépasse pas rarement et ~~et s'élève~~ ce nombre s'élève à 1000 dans le petit Belt.

Dans la troisième voie de communication les navires ~~remontent l'Eyder de~~ naviguent dans ~~traversent~~ la mer du nord jusqu'au ~~[illegible]~~ fleuve Eyder qu'ils remontent depuis Tonningen situé à son embouchure, jusqu'à Rendsbourg que ~~traverse~~ le canal de Holstein qui après s'être combiné avec le haut Eyder ~~[illegible]~~ et s'être joint au lac Flemhude ~~[illegible]~~ communique ~~la partie orientale du golfe de Kiel~~ entre la forteresse de Friedrichsort et la ville de Kiel ~~[illegible]~~ avec le golfe de ce nom d'où ils entrent dans la Baltique. La distance entre Tonningen et l'embouchure du canal dans le golfe de Kiel est d'environ trente six lieues, et les droits ~~de passage~~ à payer sont



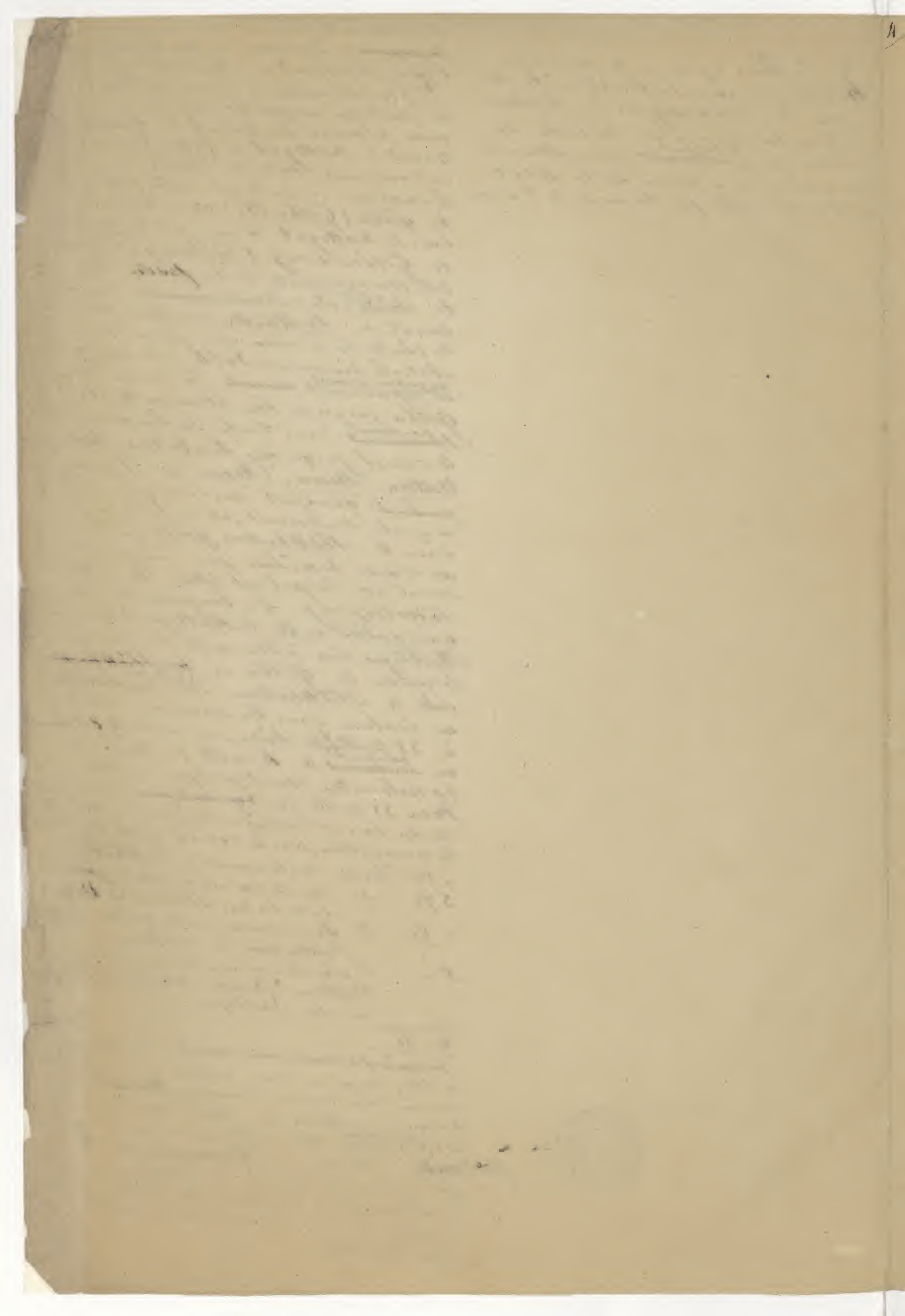
+ Le fleuve Eyder et le Canal de Holstein forment la limite entre les duchés de Schleswig et de Holstein. Le nombre des navires de toutes les nations qui ~~passent~~ se dirigent annuellement par le canal n'a jamais été de 4000 et il a été quelquefois de moins de 2000.

les mêmes à peu près que dans le Sund; ~~se payent~~ y ajoutant en sus le passage des écluses, se payent à Rendsbourg.

+ Pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique ~~ou pas~~ et vice versa on peut aussi se servir du Canal de Götha qui réunit le Kattegat à cette dernière mer en traversant toute la Suède. Les navires remontent d'abord la rivière de Götha (Götha Elv) qui a son embouchure dans le Kattegat à une petite distance de Gothembourg (Götheborg) port et importante cité commerçante de la ~~partie~~ Sud est de la Suède; ils entrent ~~ensuite~~ dans le canal de Trollhätta, construit pour éviter les chutes de ce nom qui forment un obstacle insurmontable à la navigation; en quittant ce canal ils reprennent ~~ensuite~~ la rivière de Götha jusqu'au lac Wenern qu'ils ~~traversent~~ parcourent dans toute sa longueur, suivent le canal jusqu'aux lacs Viken, Bottensjön, Wettern, Boren, Roxen et Asplangen ~~qu'ils~~ qu'on a fait communiquer entre eux et qu'ils traversent, et entrent enfin dans le Slättbaken, golfe qu'on a réuni au dernier de ces lacs par une portion de canal près duquel est située la ville de Söderköping. La longueur de la navigation entre le Kattegat et la Baltique, c'est à dire entre l'embouchure de la rivière de Götha et ~~le Slättbaken~~ celle du Slättbaken dans cette mer ~~la Baltique~~ est évaluée dans les documens suédois à 38 milles 1/2 de Suède, ou environ 412 kilomètres en ~~[illegible]~~ calculant le mille de Suède à 10 kilomètres 700 et quelques mètres. De ces 38 milles 1/2, ~~29 sont pour~~ la navigation sur les lacs et rivières en comprend 29, et la navigation par le canal 9 m. 1/2, dont

" 1/2	Mille	Sur le canal de Trollhätta
3 1/2	d°	Sur le canal de Westrogothie entre les lacs Wenern & Viken
" 1/2	d°	Sur les canaux entre les lacs Viken, Bottensjön et Wettern
5 "	d°	Sur les canaux entre les lacs Wettern, Boren, Roxen, Asplangen et la Baltique
9 - 1/2		

~~Jusqu'à présent on a construit~~ le canal n'est ni assez large ni assez profond pour que les navires d'un certain tonnage ~~[illegible]~~ le suivent de préférence au Sund, quoique les droits qu'on y paye soient bien inférieurs à ceux qu'on ~~Il paraît que~~ fait acquitter à Elseneur. Le gouvernement suédois a entrepris des améliorations importantes sur lesquelles on ne peut se prononcer avant qu'elles soient terminées.



11/

Les deux dernières communications ont lieu toutes deux en traversant la mer du nord, ~~et remontant l'Elbe~~ jusqu'à l'embouchure de l'Elbe qu'on remonte jusqu'à Hambourg ou à Altona, mais ~~faisant ensuite transportées par terre~~ où l'on opère le déchargement des marchandises qu'on fait ensuite transporter : ~~soit~~

soit par l'excellente chaussée qui existe entre Altona et Kiel, chaussée toujours bien entretenue qui traverse uniquement le Holstein, et qu'on se propose même de changer en chemin de fer

soit par le chemin infiniment plus court de Hambourg à Lubeck, ~~[illegible]~~ mais situé dans presque toute ~~[illegible]~~ ~~portion de~~ sa longueur sur le territoire du Holstein, dépendant du Danemark ~~et qui le traverse~~ qui pour ne pas nuire aux intérêts de Kiel, et même à ceux de la douane du Sund le laisse dans un état détestable sans permettre qu'il soit convenablement réparé. Plusieurs fois des négociations ont été entamées pour obtenir du gouvernement danois la permission de réparer ce chemin, de le convertir même en chemin de fer, mais chaque fois le gouvernement a éludé la conclusion. Hambourg comme ~~étant~~ ~~en effet~~ la ville centrale et la banque de tout le nord, et Lübeck ~~étant~~ le point de rendez vous des bateaux à vapeur qui se rendent à St Pétersbourg, et que la distance entre ces deux places ~~étant~~ est très minime, on ne saurait douter en effet qu'une ~~très~~ grande masse de marchandises (au moins celles) d'une ~~certaine~~ valeur et de peu de volume ou de poids ne prissent bientôt cette voie, au détriment ~~de la douane~~ du passage du Sund (dans le cas où les difficultés que le refus du Danemark empêcherait des surmonter) Ces deux villes y gagneraient sans doute beaucoup, la première surtout qui est déjà l'entrepôt ~~des~~ où les ~~marchandises de toute l'Europe où les~~ négociants de Danemark, de Suède et de Norvège vont principalement faire leurs approvisionnements en marchandises de l'Europe occidentale et méridionale et de l'Amérique qu'ils y trouvent à meilleur compte qu'au lieu même de production, avec ~~des~~ l'avantage de crédits infiniment plus longs que ceux qu'on accorde généralement en Angleterre, en France &. Mais en

pourrait craindre que les Négocians et
principalement les Armateurs français
~~et~~ anglais y trouvassent moins leur avantage
~~[illegible]~~ outre la diminution de leur navigation
qui s'arrêterait souvent ~~[illegible]~~ à Hambourg
et ne se prolongerait que rarement jusqu'à
la Baltique.

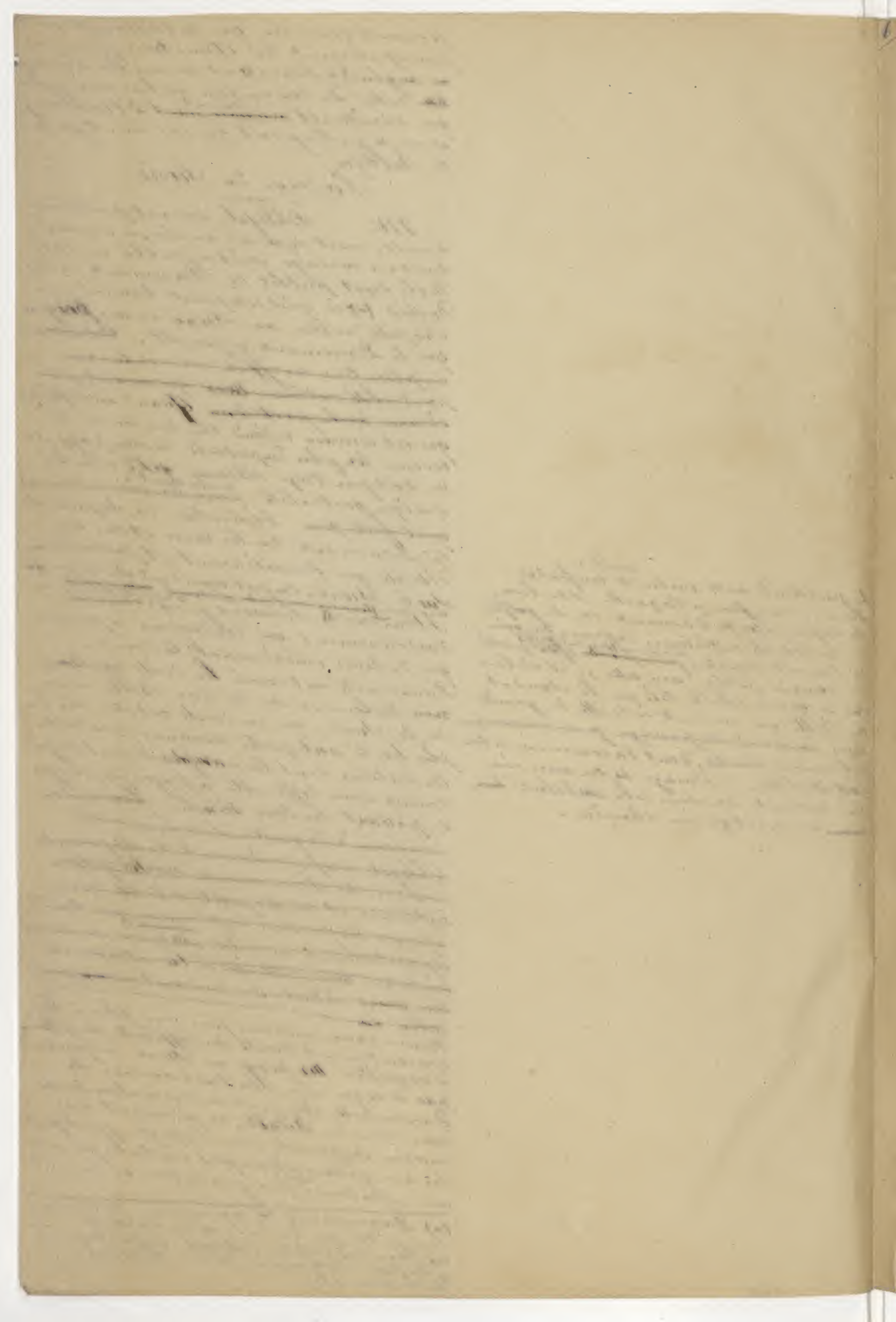
Passage du Sund

M^r. Schlegel, savant publiciste
danois, mort depuis peu d'années, a consacré,
dans un ouvrage qu'il a publié en 1827
sur le droit public du Danemark et des
Duchés (a) et qu'il n'a point terminé, un
chapitre entier au Sund et aux péages
que le Danemark y perçoit. ~~Cet écrivain~~
~~emploie tous ses efforts [illegible]~~
~~partialité extrême [illegible] qui ne doit pas~~
~~étonner [illegible]~~ Quand on réfléchit
que cet écrivain défend une des sources de
revenu la plus importante de son pays, on
ne doit pas trop s'étonner ~~[illegible]~~ s'il montre
quelque partialité en cherchant à ~~dans les raisonnemens~~
~~qu'il fait pour~~ démontrer la suprématie
du Danemark sur les mers et sur les
détroits qui l'avoisinent et particulièrement
~~sur~~ le Sund. On doit cependant être surpris de
voir qu'un ~~[illegible]~~ M^r. Schlegel dans les
Nous ne ~~[illegible]~~ suivons pas
raisonnemens qui tendraient à prouver
que de tems immémorial les rois de
Danemark ont exercé les droits régaliens
non seulement sur les deux Belts, mais
sur le Sund, que ces droits ont été, dès la
plus haute antiquité reconnus par toutes
les nations dont les navigateurs se sont toujours
soumis sans difficulté à payer des péages
en passant ces trois détroits. ~~Dans la~~
~~discussion à laquelle il se livre M.~~
~~Schlegel confond [illegible] la suprématie~~
~~des [illegible] de Danemark sur les golfes~~
~~intérieurs et sur les petits détroits qui~~
~~séparent des portions de provinces qui lui~~
~~appartiennent en entier, suprématie que l'on ne saurait~~
~~contester, avec celle qu'il lui attribue sur~~
~~les grands détroits qui unissent deux grandes~~
~~mers [illegible]~~
Nous n'examinerons pas non plus si le
consentement tacite des différents peuples
à acquitter ~~un~~ péage au Sund, ne provient
pas de ce que dans les tems anciens le
Danemark étendant sa domination sur les
deux rives du détroit, et possédant une
marine imposante pour l'époque, protégeait
les navigateurs étrangers contre les pirates
qui infestaient alors les parages, et rendait

Note in the left margin:

~~Le~~ publiciste aussi instruit semble confondre
dans la discussion à laquelle il se livre,
la suprématie du Danemark sur les golfes
et les détroits intérieurs, suprématie qu'on
ne saurait contester, ~~[illegible]~~ ~~jusqu'à un golfe~~ [illegible] fait partie
du domaine public, avec celle qu'il réclame
sur les grands détroits tels que le Sund et
les Belts qui unissent entre elles de grandes
mers, ~~qui servent de passage pour communiquer~~
~~de l'une à l'autre~~, dont la communication
doit être libre, si l'usage de ces mers n'est
pas restreint, car sans cela ~~[illegible]~~ la liberté ~~des~~
~~mers~~ ne serait qu'une chimère.

(a) Danmarks og Hertugdømmenes Statsret med
Stadigt Hensyn til deres ældre Forfatning
ved Johan Fred. Vilhelm Schlegel, Conferentsraad, Dr
og Professor i Lovkyndigheden &c &c Förste Deel
Kiöbenhavn 1827

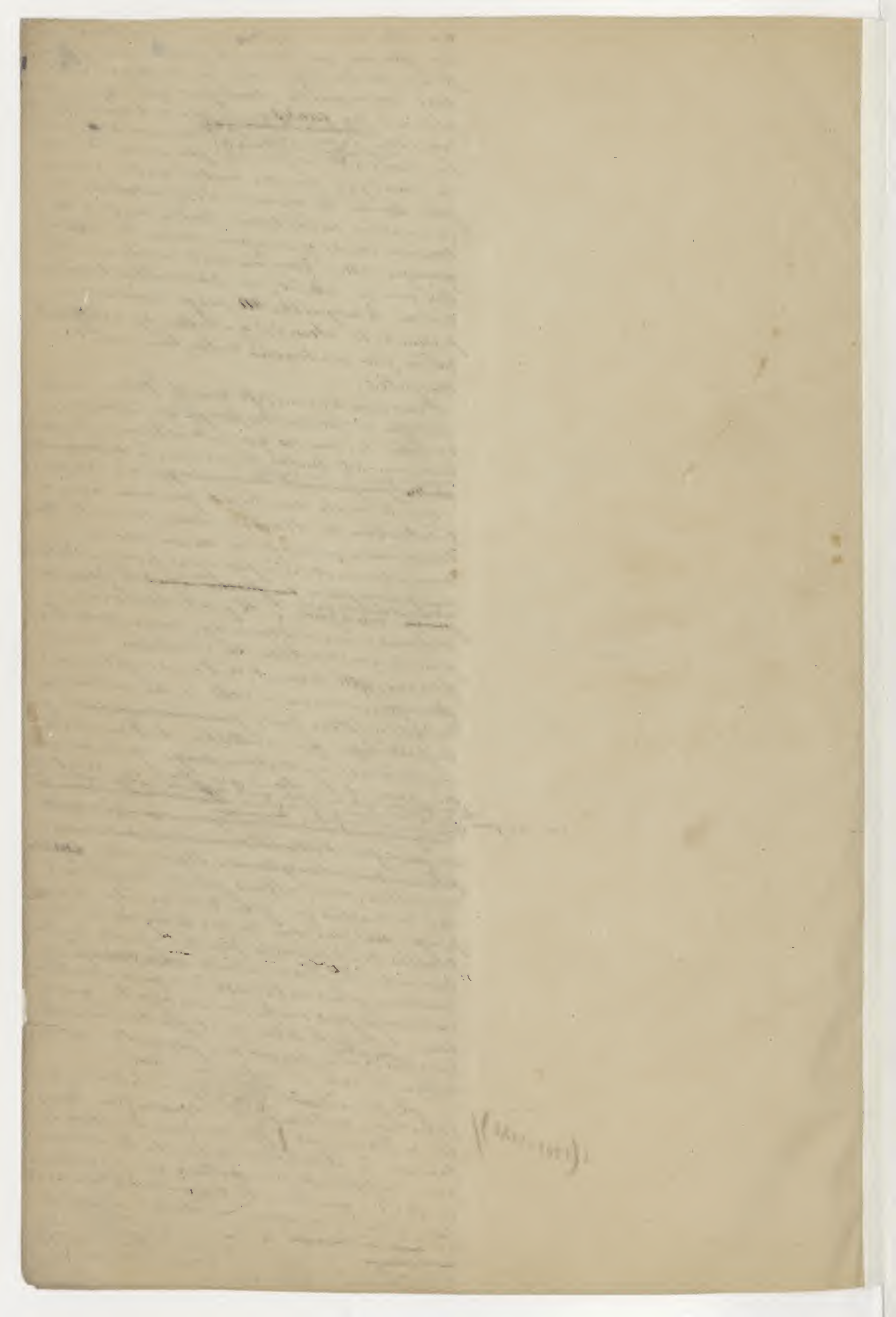


en outre la navigation moins périlleuse par
les fanaux qu'il avait fait construire à ses
frais sur les deux côtes du Kattegat. On
doit reconnaître toutefois que depuis que
plusieurs des ~~contrées ci-dessus~~ ~~(le Halland et le Bleking (1))~~ ont cessé d'exister,
c'est à dire, depuis que le Danemark a perdu
la Scanie (la Halland et le Bleking (1)) et ne possède plus qu'une des côtes
du Sund, et que les autres nations n'ont
plus besoin de recourir à la protection de
sa marine militaire, toutes jusqu'à ces
derniers tems, y compris même la Suède,
quoique cette dernière soit maîtresse d'une
des rives du détroit, se soumettent cependant
encore à acquitter ~~un~~ péage onéreux en
passant le Sund, et qu'elles s'y obligent
même par des traités volontairement
consentis.

L'examen des motifs que le Danemark
invoque en faveur du péage qu'il impose,
et celui des causes qui ont déterminé jusqu'à
ce moment toutes les nations à ~~se soumettre~~
ne pas refuser de l'acquitter ~~au [illegible] paisiblement de ce péage~~ n'entre pas
dans le cadre du sujet que nous avons
l'intention de traiter maintenant. Nous
dirons néanmoins qu'en aucun cas ce
consentement n'a pu et ne pourra établir
une prescription ~~en faveur~~ que ~~dont~~ le Danemark
ait le droit de faire valoir ~~[illegible]~~ invoquer. Il peut seulement
réclamer un dédommagement pour les
frais de construction et d'entretien de ses
fanaux, ~~qui~~ servent à la navigation des
étrangers, comme à celle de ses nationaux.
Nous admettons donc ~~pour un instant~~ ici que
le privilège que s'attribue le Danemark
de percevoir un certain péage sur les navires
qui passent le Sund est fondé en droit, du
moins par suite des traités que les différentes nations ont conclu avec ce royaume,
~~[illegible] consentis~~, ~~bien que~~ même
qu'il ne saurait être jamais contesté ~~bien que~~ ~~[illegible] qu'on avaient mettre~~
~~[illegible] l'établissement ne subsistent~~
~~plus depuis longtems~~. Après cette ~~[illegible]~~
concession, nous allons jeter un coup d'œil
sur les traités qui fixent le montant de ce
péage, ainsi que sur la manière dont ces
traités sont exécutés par les agents du fisc
danois. Le Danemark ~~[illegible]~~ est
d'autant plus intéressé à ce que ces traités
ne soient pas violés par ses agents, que ce
sont les seuls titres qu'il peut raisonnablement
invoquer aujourd'hui pour exiger une perception aussi
extraordinaire que celle du Sund.

Il paraît ~~[illegible]~~ certain (d'après la demande des
Lubeckois,) Valdemar II dit le victorieux (den Seier)
(1202-1241) roi de Danemark fit construire dès 1202 un
fanaux à Falsterboe sur la côte de Scanie
pour l'utilité des navigateurs qui passaient
le Sund ; que sous le règne de Valdemar IV
l'un de ses successeurs, Lübeck et les autres

(1) ~~Traité de Roskilde~~ Ces trois provinces furent cédées
~~[illegible]~~ à la Suède par le traité de Roskilde du 26 février / 8 mars
1658, confirmé quant à la cession de ces provinces par le
traité de Copenhague du 27 mai / 6 juin 1660.



1

villes anséatiques s'emparèrent de ce détroit et y perçurent un péage pendant le temps qu'elles en conservèrent la possession. Suhm, historien danois fait même mention (1) d'une réunion des plénipotentiaires de ces villes qui se tint à Wismar le 23 avril 1368, et dans laquelle il fut convenu que des droits seraient payés sur les marchandises qui passeraient le Sund qu'il appelle Norresund, dans un certain délai ~~[illegible]~~ lorsqu'on fournissait une caution, et immédiatement si aucune caution n'était fournie. ~~[illegible]~~ Molesworth prétend(2) que le traité de Spire conclu dans cette ville le 23 Mai 1544 entre l'empereur Charlequint, en sa qualité de souverain des Pays-Bas et le roi de Danemark Christian III (3) est le premier où il soit été fait des conventions concernant les droits du Sund. Holberg (4) Schytte (5) et d'autres ~~écrivains~~ historiens danois soutiennent la même opinion que Schlegel s'attache à combattre. ~~[illegible]~~ Pour prouver qu'il a été fait bien antérieurement mention de ces droits dans des traités ce dernier publiciste cite quelques faits qu'il nous importe peu de discuter. ~~[illegible]~~ qu'on possède un tarif des droits perçus au Sund qui remonte à l'an 1558 (6). Ce qu'il en l'essentiel importe de constater, ~~[illegible]~~ ce n'est pas si dans des temps plus ou moins reculés, il a existé des traités ~~[illegible]~~ établissant un péage perçu par le Danemark au passage du Sund, mais bien quels sont les traités en ce moment en vigueur qui déterminent la quotité du montant de ce péage et le mode à suivre pour sa perception ~~[illegible]~~

~~qui pourrait cependant~~ ~~quoiqu'il~~ ~~paraître en opposition~~ ~~avec le fait que l'assertion de ceux que tous~~
(1) Plusieurs écrivains ✝ et Schlegel lui même assurent que le plus ancien tarif qu'on ait pu trouver dans lequel il est fait mention des droits perçus au Sund ne remonte pas au delà de 1558.

Il nous importe peu de discuter le plus ou moins de fondement de ces assertions

✝ ~~appelés [illegible]~~ à toutes les nations

(1) Suhm t XIII p. 483

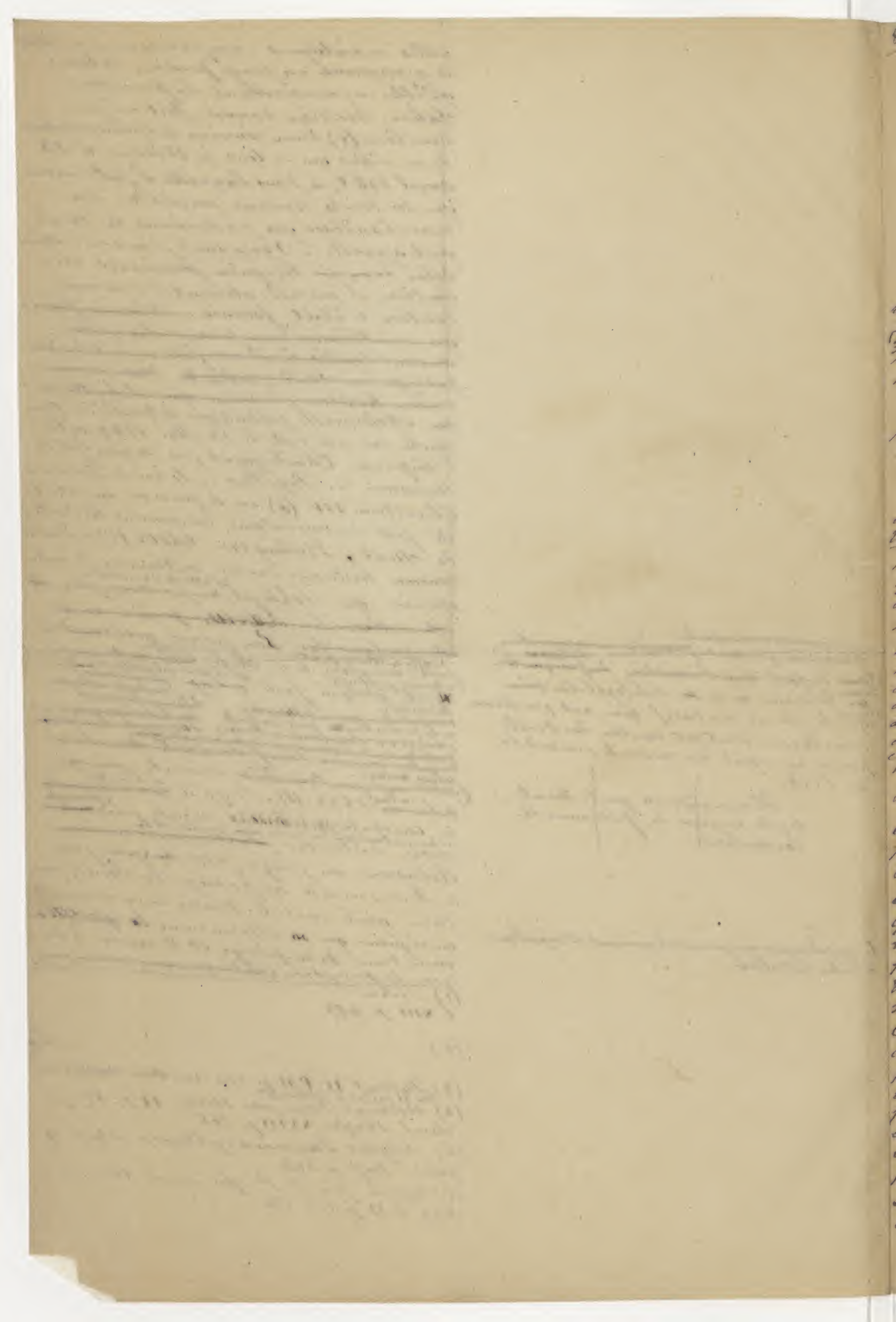
(2)

(3) Du Mont IV. P. II p. 273 - voir aussi Huitfeld Chr. Tom. II p. 1535 de l'édition in f°

(4) Holbergs Danmarks Histor. II p. 317, et Saml. Skrift. XVIII p. 195

(5) Schyttes Danmark og Norges naturl. og polit. Forf. p. 594

(6) Imprimé pour la première fois dans les Annales de Krag t. II p. 275-280



Outre le traité de Spire du 23 Mai 1544 dont nous venons de parler, il en existe trois ~~parmi les traités~~ qui pourront être encore invoqués, (bien qu'ils aient été depuis leur conclusion soumis à ~~quelques~~ quelques uns de leurs dispositions) ce sont d'abord celui de Christianople du 13 Aout 1645 (1) la convention du 12 février 1647 (2) et enfin, en première ligne, le traité du 15 Juin 1701. (3) Ces traités, sont d'autant plus importants que quoiqu'ils aient été tous conclus entre le Danemarck et les Pays Bas des Provinces unies, ils sont néanmoins applicables à toutes les autres nations et ont servi de base aux traités relatifs au péage du Sund qu'elles ont fait jusqu'à nos jours avec la première de ces puissances.

Le célèbre traité de 1645 dit de Christianople de la ville où il a été conclu est le premier auquel ait été joint un tarif régulier et durable des droits à payer sur les marchandises au passage du Sund. S'il a existé auparavant semblables des tarifs, on doit reconnaître, et M. Schlegel ne le conteste pas, que les rois de Danemarck ne se sont jamais fait scrupule de hausser arbitrairement le péage toutes les fois qu'ils ont eu besoin de rétablir leurs finances épuisées, soit par la guerre soit par toute autre circonstance; ~~article~~ et que s'ils l'ont laissé ensuite ~~silence~~ ce n'a été que lorsqu'ils y ont été contraints par la force. Nous ne mentionnerons que le seul article du traité de 1645, l'article 3, parcequ'il contient une clause d'une certaine importance qui a été reproduite dans tous les traités conclus plus tard avec les autres nations; il porte que les vaisseaux hollandais ne seront pas visités à Elseneur ou ailleurs, mais qu'on ajoutera foi à leurs papiers et certificats en bonne forme, et que s'ils commettaient quelque fraude les États généraux y apporteraient le remède nécessaire lorsqu'on les avertirait. (voir le texte de l'article)

Nous ajouterons cependant qu'après avoir

(1) Du Mont VI P. 1 p. 312
(2) Du Mont VI P. 1 p. 374
(3) Du Mont VIII P. 1 p. 32.

traduction française de l'article)

3/ "La visite des navires et des marchandises qui sont la propriété des habitants des provinces unies de la Belgique cessera lorsquelles seront transportées par le détroit de la mer Baltique pendant le nombre d'années indiqué cidessus, et l'on aura une pleine foi aux maîtres de navire ~~ou~~ quand ils montreront les lettres qui leur sont données sous le nom de lettres de transport et de péage (commeatus et Vectigalis) et après avoir payé le péage il leur sera permis de partir sans qu'ils soient aucunement retenus ou molestés, et ils ne seront pas obligés de s'arrêter plus longtems dans le lieu accoutumé près de Copenhague (appelé le Drooghen) mais si dans l'avenir on découvrait que dans le payement du droit il avait été commis quelque fraude ou tort à S. M. royale, les États generaux en étant avertis et priés d'y remédier chercheront les meilleurs moyens et prendront garde autant que faire se pourra qu'il ne soit fait à S. M. roy. que ce qui est équitable et juste.

art. 3 du traité de 1645 -

"Navium Merciumque exploratio, quæ Unitarum Belgii Provinciarum Incolis propria sunt, quæque per Ostium Maris Baltici pervehuntur, durante supradicto Annorum Spatio, cessabit, Nautisque, si quando Literas, quæ ipsis commeatus et vectigalis nomine concedantur exhibuerint, fides plenaria habebitur et soluto deinde Vectigali absque detentione aut molestiâ ullâ solvere licebit, neque in consueto loco prope Copenhagam (dicto den Drooghen) diutius commorari tenebuntur. Quod si vero in posterum Majestati Regiæ in Vectigali imperando fraudem injuriamve inferri percipiatur, Præpotentes D.D. Ordines, id edocti atque rogati, media quæcunque optima excogitabunt, et, quantum fieri poterit, cavebunt, ne quid Regiæ Suæ Majestati, quam quod æquum justumque est, accidat."

9/

énuméré dans le tarif qui accompagne ce traité les marchandises qui doivent payer un péage au passage du Sund, et fixé le montant de ce péage, on a placé à la fin de ce tarif l'énonciation suivante sur laquelle nous reviendrons et qu'il est essentiel de ~~[illegible]~~ ne pas perdre de vue, attendu que le gouvernement danois a cherché à s'en faire une arme pour repousser ~~[illegible]~~ les reproches qu'on lui a adressés ~~[illegible]~~ à l'égard de l'arbitraire à certaines mesures arbitraires adoptées par lui :

„à toutes les charges qui ne sont pas „spécifiées dans la précédente liste seront „comptées selon l'usage des marchands et „comme il a été observé d'ancienneté."

Quant à la convention du 12 février 1647, ~~elle renferme~~ presque uniquement relative au commerce des hollandais en Norvège, elle renferme un article séparé que nous croyons devoir citer quoique ses dispositions se trouvent relatées dans le traité de 1701 dont nous allons bientôt nous occuper : „Le roi de Danemark „fera entretenir continuellement pour le „service des navigateurs tous les tonneaux, „balises, fanaux et échauguettes à condition „que chaque vaisseau chargé lui payera à „Elseneur 4 Rigsdales, et chaque vaisseau „non chargé 2 Rigsdales."

~~Nous~~ Le traité du 15 juin 1701 doit nous avons ~~[illegible]~~ maintenant à parler est sans contredit le plus important de tous puisqu'il ~~y trouve toutes les~~ renferme l'ensemble des dispositions et concernant les droits et les devoirs ~~tant~~ des agents de la douane d'Elseneur, et ~~[illegible]~~ des ~~[illegible] de Danemark que des~~ ~~les~~ navigateurs qui passent le Sund, ~~Parmi~~ ~~[illegible]~~ et qu'en le prenant pour règle on peut presque se dispenser de recourir aux deux précédens.+ ~~[illegible] le même tarif ou rôle d'équipage qui accompagne le traité de Christianople [illegible] seulement la vague énonciation [illegible] tarif [illegible] qui terminait le tarif~~ au traité de 1645, par une disposition claire et précise ~~qui forme l'article 3 du dit traité de 1701, conçu en ces termes~~ ainsi conçue :

„à l'égard des denrées ou marchandises „qui ne sont pas spécifiées dans le dit rôle „de péage de l'année 1645, elles payeront „la même chose au péage du Sund, selon leur „valeur, et cette valeur sera comptée selon les „endroits d'où elles viennent et elles „paieront un pour cent de leur valeur."

D'après l'article 4 aucun nouveau péage ni aucune nouvelle augmentation ne ~~peut~~ peut être introduite sous quelque prétexte que ce puisse être pendant les 20 années que doit durer le traité ; — s'il arrivait qu'il en fût levé

+ Nous croyons donc nécessaire d'en rappeler les principales dispositions : suiv. L'art. 2. le péage dans le Sund sera payé conformément à la lettre du traité de Christianople fait dans l'année 1645, et selon le rôle de péage dressé alors et qui est inséré à la fin du présent traité pendant le ~~[illegible]~~ de vingt années consécutives à compter du jour de l'échange des ratifications du présent traité. Pour qu'il ne survienne aucune contestation sur la supputation des vins, un tonneau de vin de Bordeaux sera taxé dans le Sund à 52 Rigsdales, et un tonneau de vin de Nantes à 45 Rigsdales ; à l'égard des vins d'Espagne une pipe de vin de Malaga ou d'autres vins d'Espagne, à 45 Rigsdales, et selon cette taxation on payera le péage suivant le rôle de péage ; c'est à dire le trentième denier."

L'article 3 remplace ~~par une disposition claire et précise~~ l'énonciation vague et difficile à interpréter qui terminait le tarif joint

~~Enfin l'extrait de l'ordonnance du~~
~~roi de Danemark jointe au traité du~~
~~15 juin 1701 dont il fait partie~~
~~intégrante et qui est aussi relaté dans~~
~~l'Article 4 de ce traité, dit "S'il arrivait~~
„~~qu'il fût~~ élevé quelques nouveaux ~~péages ou~~
„ ~~nouvelle augmentation sous quelque~~
„~~prétexte que ce puisse être~~, on les discontinuera,
„ et les douaniers et les écrivains de la
„ douane ne seront pas si hardis que de
„ contraindre les maîtres de navire de payer
„ plus qu'ils ne sont obligés selon la
„ lettre du présent traité, ni de prendre
„ pour l'écriture des billets de péages,
„ tant dans les royaumes de Danemark
„ et de Norvège que dans le Sund, plus
„ que les extraits des ordonnances de S. M.
„ faites sur ce sujet ~~X~~ et qui sont à la fin
„ du présent traité, n'ordonnent expressément,
„ sous peine que quiconque viendra à
„ faire le contraire, perdra d'abord l'emploi
„ et l'office qu'il a ; et s'il permet,
„ connive et voit commettre la dite chose
„ à quelque autre, il sera, la première
„ fois suspendu de son emploi et de ses
„ gages pendant trois mois, la seconde
„ fois pendant neuf mois, et la troisième
„ fois il perdra entièrement son emploi
„ et office ~~le~~." T ~~Cet extrait d'ordonnance~~
~~fixe tout un~~ droits extraordinaires
~~suivants~~ à payer par chaque navire
passant le Sund (1) savoir :

		Rigsd.
– au Directeur de la douane	„	1/2
– aux quatre Commis (Toldkamererne) de la douane, à raison d'1 Rixoort ou 1/4 de Rigsdale chaque, ensemble	1	„
– A ceux qui apposent le sceau, qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navire ou de toute autre chose à exécuter pour le service du roi, ensemble y compris le papier timbré	„	1/2
En tout par navire		2 Rigsd.

La même ordonnance (pour encourager les
capitaines à faire une déclaration exacte) leur
accorde un certain tantum pour cent dans le payement
du péage pour chaque navire et pour son chargement sous le nom
d'équipage et acquits de Bonsman. ~~(1)~~ (2)

~~(1) L'autre extrait d'ordonnance dont il~~
~~est ici fait mention ne concerne pas le~~
~~passage du Sund.~~

(1) ~~cette ordonnance~~ L'extrait joint au traité de
1701 ne spécifie pas le quantum pour cent, mais
ce quantum est de 4 p. % que chaque capitaine reçoit
aujourd'hui sur le montant des droits de la caisse de la douane, sous le
nom d'argent de conduite (Föringspenge)

T L'un de ces extraits d'ordonnance
concernant ~~le~~ uniquement le commerce en général est étranger
à notre mémoire, ~~et~~ nous n'en ferons particulièrement ~~luy~~ aucune
mention, ~~nous~~ quant au second extrait ~~celui qui~~ il fixe ainsi qu'il
suit les

(1) ~~X ne se trouve pas~~ le document important a été omis dans la
Collection de traités de commerce et de navigation
publiée par MM. d'Hauterive et de Cussy ; il
se trouve dans DuMont.

L'art. 5 porte
„ Pour plus grande commodité et plus
„ prompte expédition des maîtres de navire,
„ les officiers de la douane seront aussi obligés
„ de vaquer au bureau de la douane tous les
„ jours ouvriers, l'été depuis Paques jusqu'à
„ la saint michel (1) le matin depuis six heures
„ jusqu'à onze, et l'après midi depuis une
„ heure jusqu'à sept; l'hiver depuis la
„ saint michel jusqu'à Paques, le matin
„ depuis huit heures jusqu'à onze, et l'après
„ midi depuis une heure jusqu'à quatre.
„ Mais ceux qui, hors de ce tems, ou les
„ dimanches et autres jours de fête,
„ souhaiteront leur expédition pour profiter
„ du vent favorable donneront un rigsdale
„ aux pauvres, sans plus."

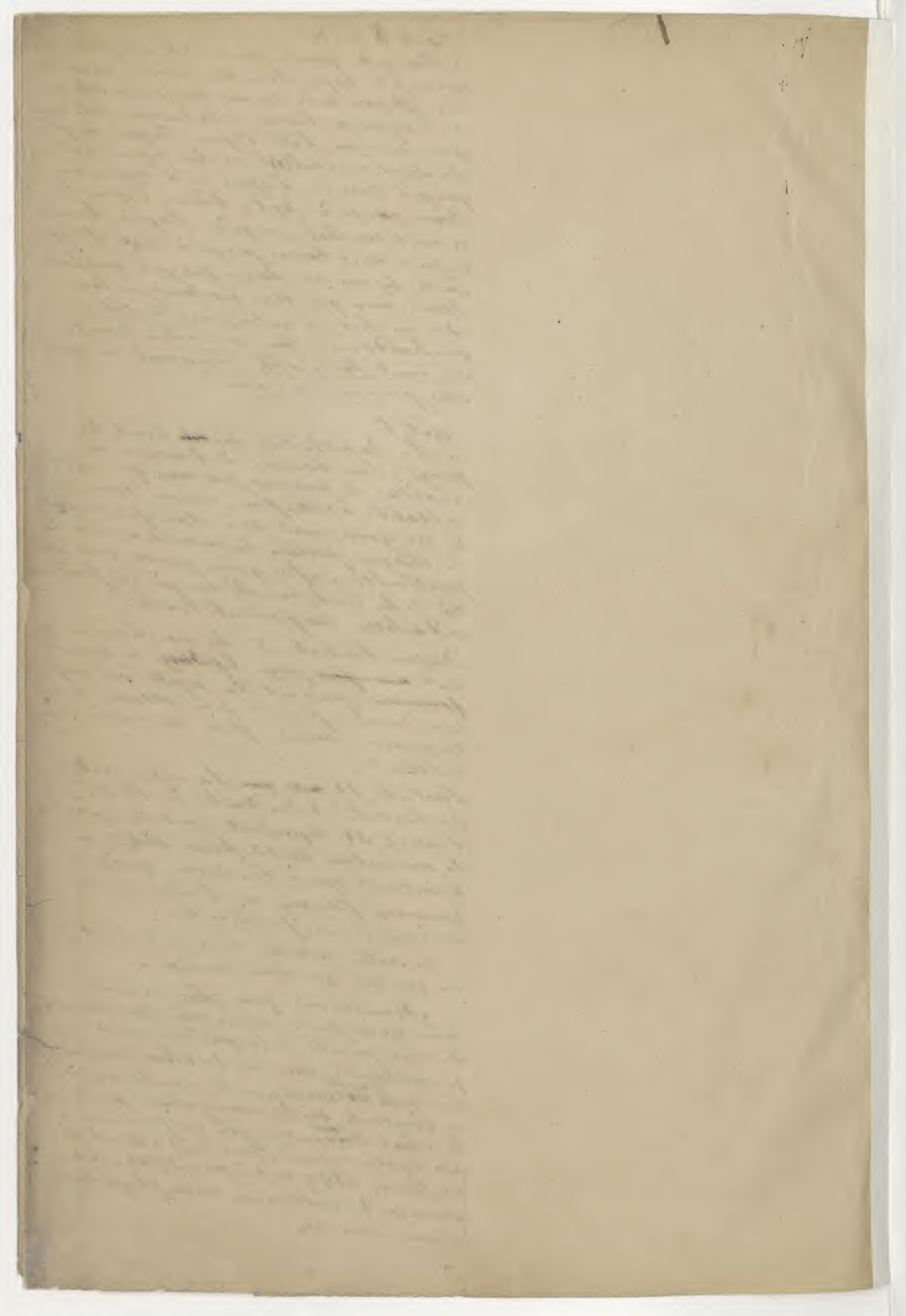
art. 6
„ La Imputation des ~~dit~~ droits de
péage, sera donnée à l'avenir aux
maîtres de navires par ceux que S.M.
a établis à cette fin, non en somme
ni en gros, mais sera spécifiée et faite
de chaque portion de marchandise en
particulier, afin qu'on puisse voir par
là si les droits ont été exigés conformément
à la lettre du présent traité.

D'après l'article 8 les marchandises qui
ont ~~une fois~~ payé le ~~péage~~ au Sund ne
~~pourront~~ pourront être sujettes à le payer
une seconde fois si par certaines causes
les navires étaient forcés de rentrer dans
le détroit.

L'article 11 ~~n'est que~~ la reproduction
de l'article 3 du traité de 1645, et
l'article 31 reproduit l'article séparé de
la convention du 12 février 1647, en
ajoutant que si l'on desire quelques
nouveaux fanaux ou balises on en
conviendra en particulier.

Les autres articles n'ont pas trait à
la question qui nous occupe.

Maintenant pour plus de clarté et
afin qu'on puisse saisir plus facilement
les vrais points de la question, nous
présenterons dans un tableau comparatif
les droits [fixes ou] ~~ordinaires~~, et les droits extraordres.
ou éventuels que les navigateurs qui passent
le Sund [sont] doivent payer conformément
aux traités ou convention des 13 Aout 1645,
12 février 1647, et 15 juin 1701, et aux
qu'exigent réellement les employés de la
douane danoise.



Droits fixes ou ordinaires sur les navires et sur les cargaisons qui passent le Sund

dont la perception est autorisée par des traités		perçus par les employés de la douane du Sund
Sur les Navires		**Sur les Navires**
4 Rigsd. Sp. p. Droits de fanaux par navire chargé 2 d° d° d° sur lest	article séparé de la convention du 12 février 1647 et art. 31 du traité du 15 juin 1701.	4 Rigsd. Sp. p. Droits de fanaux sur navire chargé 2 d° d° d° sur lest
par chaque navire chargé ou sur lest " 1/2 d° au Directeur de la douane du Sund 1 — d° aux 4 Kamerer d° " 1/2 d° à ceux qui apposent le sceau qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navire ou de toute autre chose ~~qui intéresse~~ à exécuter pour le service du roi, y compris le papier timbré	Ordonnance dont extrait ~~en~~ joint au traité du 15 juin 1701 et relaté dans l'article 4 dudit traité	par chaque navire chargé ou sur lest par ch.
~~par navire chargé~~ Pour Droits de fanaux par chaque navire chargé 4 d° d° sur lest		
Sur chaque navire chargé, droits de fanaux 4 R. Sp. d° d° sur lest d° 2 d°	art. séparé de la convention de 1647, et article 31 du traité de 1701	Par chaque navire chargé, droits de fanaux .. 4 R. Sp. d° " sur lest d° 2 d°
Par chaque navire chargé ou sur lest pour Directeur de la douane du Sund ..... " 1/2 d° ~~aux~~ 4 Kamerer, à 1/4 de Rigsd. p. chacun .. 1 " p. ceux qui apposent le sceau, qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navire, ou de toute autre chose ~~p~~ à exécuter pour le service du roi, y compris le papier timbré ..... " 1/2 d°	Ordonnance relatée dans l'article 4 du traité de 1701	Par chaque navire chargé ou sur lest ~~d°~~ p. ~~le~~ Directeur de la Douane du Sund " 1/2 d° p. ~~les~~ 4 Kamerer, ~~[illegible]~~ ~~d°~~ le scelleur, le papier timbré &c. ces différents articles compris ensemble sous le titre ~~d'[illegible]~~ de passeport (Passpenge) 2 d° p. les deux Messagers (Underloopere) " 1/4 d° p. le vaisseau de garde (Vagtskibet " 1/8 d°

On voit par le tableau comparatif ~~que~~ ci-dessus que les employés de la douane du Sund perçoivent (sur chaque navire) ~~pour~~ ces fondements : 1/2 les 1/2 et 3 de quartier de procès, 1 p. passepenge et les autres employés et en percevant 2 et quelques pour ajouter du droit pour 2 messagers et le vaisseau de garde dont les traités ne font aucune mention de droits fixes ou ordinaires 7/8 de Rigsdaler d'espèces en sus de ce que les traités les autorisent à se faire payer, c. a. d. 1 R. Sp. 3/4 ou 40 f. environ par navire, l'aller et le retour compris.

Sur les marchandises		**Sur les marchandises**	
1° marchandises dénommées dans le tarif de Christianople	tarif ou rôle de péage joint au traité de 1645 et de 1701	1° ~~Les~~ marchandises dénommées dans le tarif de Christianople	On a augmenté les droits sur certaines marchandises sur le vin par exemple par la manière dont cette perception se fait.
2° marchandises non dénommées dans le tarif de Christianople .... 1 p. % de leur valeur selon les endroits d'où elles viennent	art. 3 du traité de 1701	2° Marchandises non dénommées dans le tarif de Christianople N° La douane ~~[illegible]~~ 1 p. % de la valeur sur les marchandises [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]	Sur certaines marchandises on perçoit [illegible] [illegible]

La comparaison entre les droits (sur les marchandises) dont la perception est autorisée et ceux qui sont perçus sera le sujet d'un travail particulier tout spécial et qui a besoin de développements.

[illegible]

13

Droits éventuels ou extraordinaires sur les navires qui passent le Sund

dont la perception est autorisée par des traités

Ill. à payer au profit des pauvres d'Elseneur par tout capitaine qui se fera expédier au Sund soit à des heures autres que celles fixées savoir: En été de Pâques à la Saint Michel, le matin depuis 8 heures jusqu'à 11 et l'après midi depuis 1 heure jusqu'à 7; et l'hiver de la Saint Michel à Pâques, le matin depuis 8 heures jusqu'à 11, et l'après midi depuis 1 heure jusqu'à 4, soit les dimanches et autres jours de fête... 1 R. Sp. — Article 5 du traité de 1701.

+ passeront le détroit du Sund, et l'on sera tenu d'ajouter absolument foi aux maîtres des navires, en montrant les lettres en bonne forme qu'ils auront pour leur servir de passeports, et pour donner à connaître quel droit ils devront payer; lequel payé, ils auront la liberté de partir, sans qu'on puisse les retenir davantage, et ils ne seront pas même obligés d'arrêter proche de Copenhague, au lieu appelé des Drooghen; que si l'on découvre à l'avenir qu'au payement de ce droit on fasse quelque fraude ou quelque tort au Sérénissime Roi de Danemark, le Sérénissime Roi très Chrétien, en ayant avis, et étant prié d'y remédier, cherchera les meilleurs moyens de le faire, et empêchera de tout son pouvoir qu'il ne soit rien fait au Sérénissime Roi de Danemark qui ne soit dans la justice et dans l'équité."

On ne trouve pas dans cet article un seul mot qui autorise la visite des navires et ~~[illegible]~~ l'imposition d'une amende par suite de cette visite.

(2) Nous avons vu que d'après l'article 6 du traité de 1701 ~~[illegible]~~ les employés de la douane du Sund sont tenus de donner un compte détaillé des droits dont ils exigent ~~la perception~~ le payement; et cela sans rétribution extraordinaire. Le Danemark prétend que cette disposition est modifiée et expliquée par l'art. 11 du traité de 1742 avec la France, et par l'art. 9 du traité du 8/19 8bre 1782 avec la Russie. Ces articles dont nous donnons ci-après le texte (nous avouons qu'il nous semble que l'objet n'est pas fondé car ils ne sont pas) restrictifs mais facultatifs, et dans aucun cas d'ailleurs la France et la Russie n'ont pu vouloir de leur consentement perdre un droit qu'elles possédaient, mais que leurs sujets ne connaissaient peut-être pas.

Le Rigsdaler Specie se divise en 48 Styver

perçus par les Employés de la Douane du Sund à Elseneur

1° au profit des pauvres d'Elseneur

a) de tout capitaine: ~~de tout capitaine~~ qui se fait expédier au Sund, soit à des heures autres que celles fixées savoir;

entre Pâques et St Michel de 8 heures à 11 heures du matin, et de 2 h. ½ à 7 heures après midi; et de Saint Michel à Pâques de 9 heures à 11 heures du matin, et de 2 h ½ à 5 heures après midi soit les jours non ouvriers, et le vendredi depuis 2 heures ½ après midi .. 1 R. Sp.

On a changé les heures et le droit pour quelques uns des vendredis dans les traités.

b) ~~de tout capitaine~~ qui demande à être expédié avant que son navire ait passé la ligne ~~de démarcation~~ de la douane du Sund, c. à d. la ligne qui s'étend (som falder) ~~dans le Sund~~, entre la batterie de pavillon de Kronborg et la pointe nord d'Helsinborg .. 1 R. Sp.

c) ~~de tout capitaine~~ qui envoie ses documens à Elseneur pour être expédié avant que son navire soit arrivé de la Baltique (Sydfra) . . . . . . 1 R. Sp.

d) ~~de tout capitaine~~ qui met à la voile (Seiler bort) sans emporter son passeport de la douane du Sund. 1 R. Sp.

e) ~~de tout capitaine~~ qui envoie ses papiers à terre, sans qu'ils y soient apportés par lui même, par son second, ou par les négociants voyageurs .. 1 R. Sp.

2°. a) pour l'Inspecteur de la douane 1 R. Sp

b) pour le patron de la chaloupe de l'insp. " 1/3 d°.

ces deux droits sont payés quand le capitaine de navire n'est pas porteur d'un passeport de douane (Toldpas) régulier qui montre (beviser) à quelle nation il appartient (1)

3) pour le traducteur

a) pour ~~faire~~ compléter la déclaration:

d'un navire chargé . . . . . . " 1/2 d°.

d'un navire sur lest ou chargé de charbon " 1/4 d°

b) si on exige qu'il fasse le calcul spécial de la cargaison, afin d'établir ce que chaque chargeur a à payer pour sa part dans la somme totale des droits: (2)

(1) La copie du tarif ~~[illegible]~~ de la douane du Sund signée le 16 janvier 1827 et remise au Gouvernement prussien ~~[illegible]~~ ne porte que l'obligation dont nous parlons, tandis qu'on a ajouté en outre sur celui qui a été remis au Ministre de France avec la signature du 31 Xbre 1833 ... quelle soit conformément à l'article 9 ... du traité de 1701 ... [illegible] ... quel droit doit être payé à la douane. Au surplus voici le texte de cet article: ... [illegible] ... qui ne pourra point visiter les navires, ni les marchandises qui appartiendront aux sujets du roi très Chrétien, et qui ...

Suite des Droits eventuels ou extraordinaires sur les navires qui passent le Sund

Perçus par les Employés de la Douane du Sund à Elseneur

pour 1 à 4 connaissemens . . » 32 Styvers
pour chaque connaissemt en sus . . » 8 d°
pour 1 à 6 Coquets » 32 d°
pour chaque Coquet en sus » 5 d°

4° pour l'écrivain du passeport (Passkriveren) lorsque le capitaine de navire desire que le passeport lui soit rendu, frais de copie . . . . . » 8 d°

5° pour la caisse de la douane du Sund a) lorsque le capitaine de navire fait une déclaration inexacte de la nature et de la quantité de son chargement

b) passe le Sund sans nécessité indispensable avant d'avoir acquitté les droits

Cette amende, dans l'un ou l'autre de ces cas s'élève, suivant le degré de la préméditation, jusqu'au double du montant des droits qu'on a voulu frauder.

c) Lorsque les navires destinés p. Copenhague ~~[illegible]~~ se rendent dans ce port avant d'être expédiés à la douane du Sund, et qu'ils envoyent de là leurs papiers pour l'expédition 5 Rigsd. sp. arg. ff

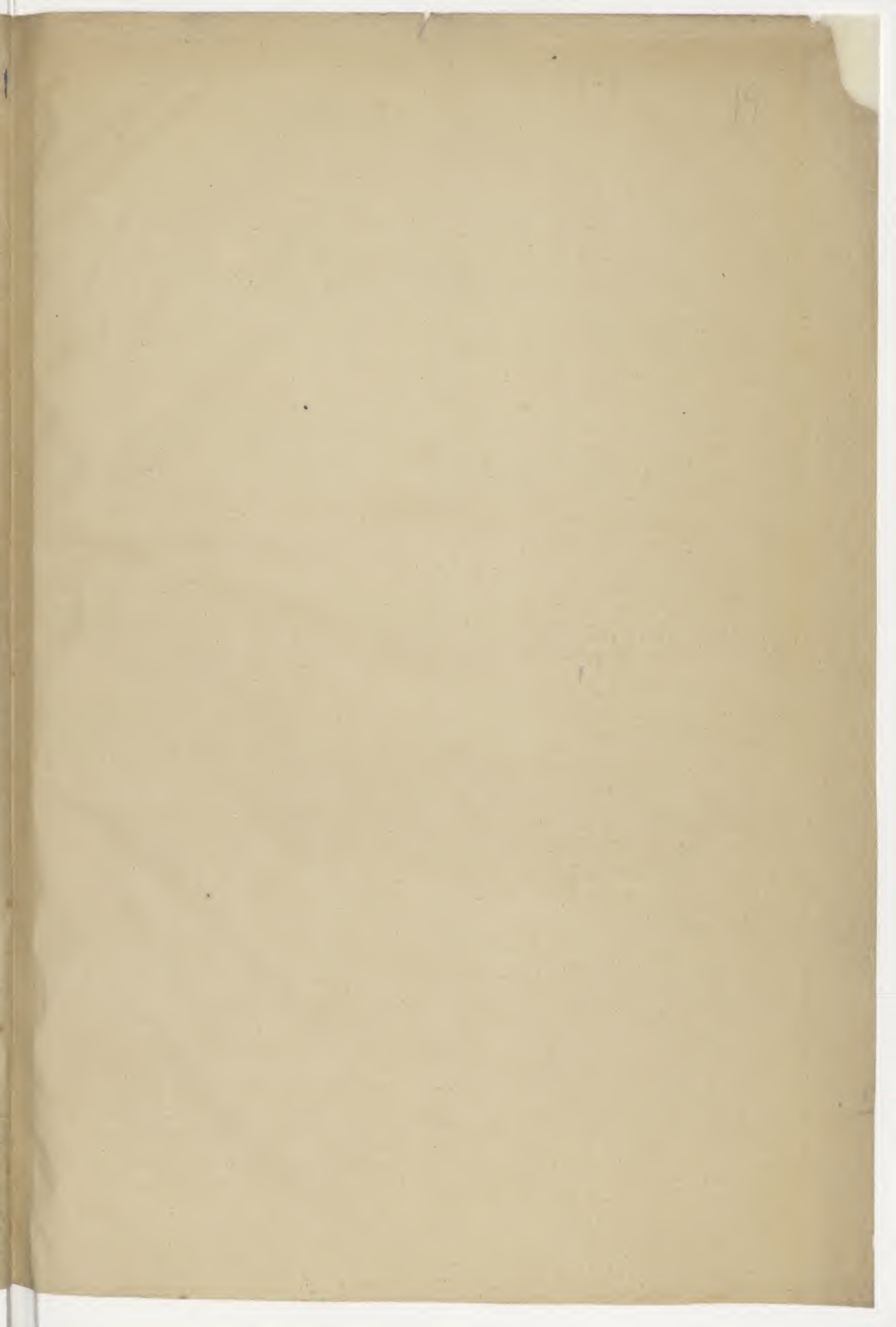
d) lorsqu'un capitaine ne fait pas mouiller son navire, pour être expédié, dans la ligne de douane entre la batterie de pavillon de Kronborg et la pointe Nord d'Helsingborg (1) 4 d° 36 Styvers

Maintenant que nous avons indiqué quelques unes des infractions des agens du fisc danois aux dispositions du traité de 1645, de la convention de 1647 et plus particulièrement au traité du 17 Juin 1701 qui les résume toutes et en contient

---

(1) Il n'y a d'exception à cette amende que lorsque 1° par suite de tempête ou mauvais tems, les navires forcés d'entrer dans la rade sont obligés de partir sans décharger ou charger, et 2° des navires arrivent pour chercher un convoi, ou pour recevoir des ordres et retourner sans décharger ou charger.

Cependant ~~dans~~ en plusieurs (autre cas) ~~[illegible]~~ les Capitaines ~~[illegible]~~ mouillent sur d'autres points de la rade soit qu'ils y soient forcés par la nécessité, ou pour éviter un avarie, par exemple lorsque le nombre des navires est très considérable, j'en ai vu jusqu'à 500 à la fois, soit parce qu'ils ~~[illegible]~~ ne connaissent pas toujours les limites trop ~~[illegible]~~, soit enfin parce que cela leur est plus commode, ~~[illegible]~~ dans quoi cette limitation lorsqu'il n'en résulte aucun tort pour personne, ni pour la douane elle même. Dans tous les cas au surplus, on ne voit pas sur quel texte de traité est fondée l'amende injuste.



19/ de nouvelles, voyons de quelle manière
le gouvernement Danemark cherche à
justifier les charges imposées arbitrairement
par ses employés de la douane du Sund
aux navigateurs qui passent ce détroit.

Il prétend :
1° que le traité de 1701, ~~n'ayant~~ n'a été
conclu que pour 20 ans, et que comme il
n'a pas été renouvelé, il a cessé ~~[illegible]~~
d'avoir force et vigueur, et ne peut plus
par conséquent être invoqué ; que celui de
~~1645 dit~~ Christianople de 1645
est le seul ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ qui ne soit point périmé et
que ce qui le prouve

~~qui soit conservé [illegible]~~
~~[illegible]~~
~~[illegible]~~, c'est qu'il ~~[illegible]~~ est le seul auquel il soit
référé dans les traités ~~[illegible]~~ intervenus ~~[illegible]~~
~~le Danemark a conclus~~ postérieurement entre le Danemark et
~~[illegible]~~ et jusqu'à nos jours ~~avec~~ les
différentes nations.

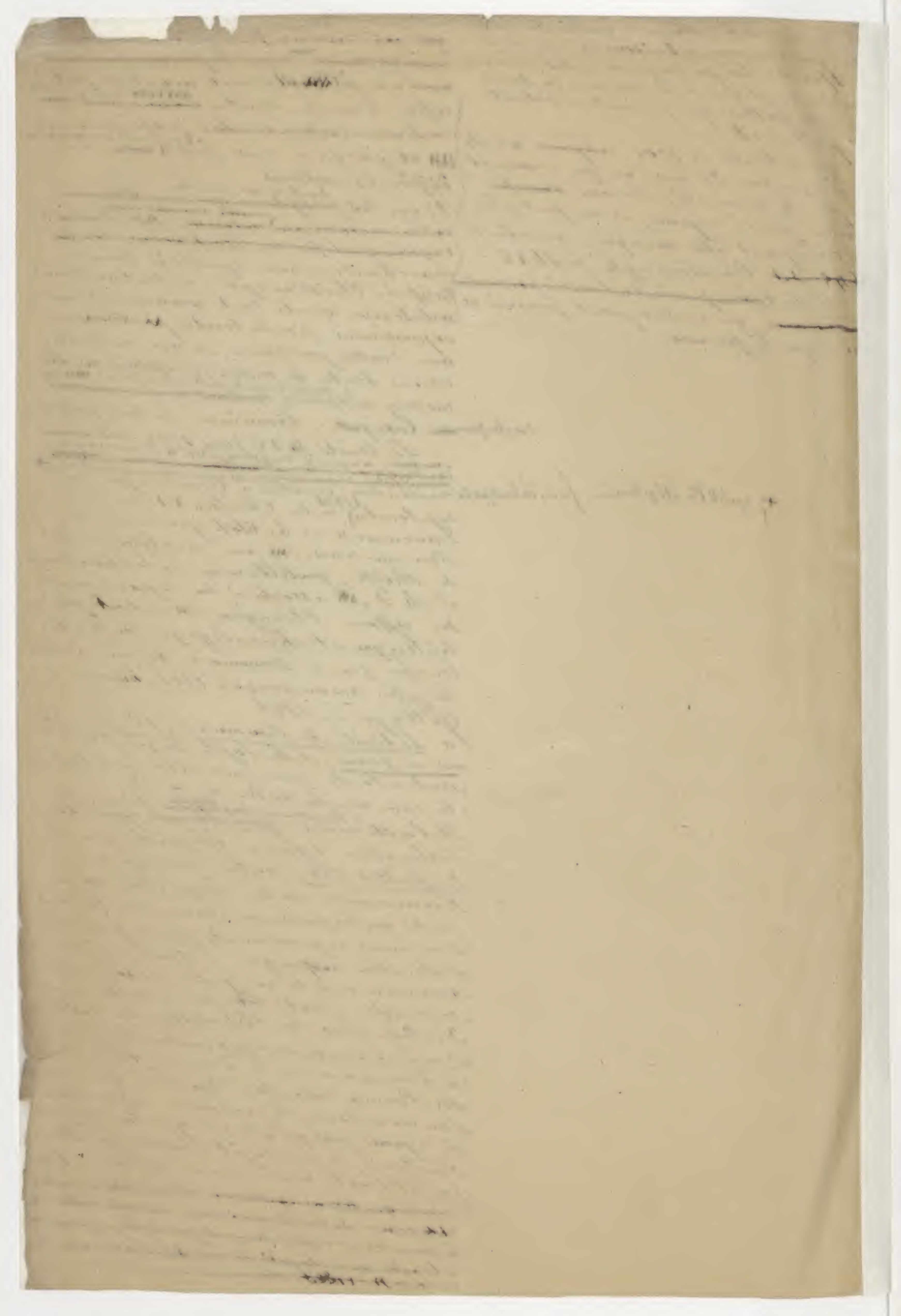
2° que les droits perçus sur les ~~perceptions [illegible]~~
~~[illegible]~~ spécifiés ~~[illegible]~~, par le traité
~~[illegible] qualifiés ne droit. [illegible]~~
marchandises non spécifiées dans le
tarif de Christianople, ne sont nullement
arbitraires, qu'ils sont reconnus et sanctionnés
expressément par des traités postérieurs
avec d'autres puissances, et que ces droits
comme toutes les autres perceptions ~~de [illegible]~~
par la douane du Sund sont autorisés ~~[illegible]~~ aux
mesures adoptées ~~[illegible]~~
surplus par ~~[illegible]~~ l'usage. Examinons ces deux prétentions.

Le traité du 15 Juin 1701, ~~est [illegible]~~
~~[illegible]~~ n'a pas été confirmé, dit le Danemark
~~[illegible]~~ mais n'a jamais au contraire +
convention conclue à Copenhague le 3
septembre 1731 entre Chrétien VI roi de
Danemark et les États généraux des
Provinces unies, ~~[illegible]~~ ainsi analysée par M.
de Reedtz, gentilhomme de la chambre de
S. M. D., ~~[illegible]~~ attaché à son département
des affaires étrangères dans son Répertoire
historique et chronologique des traités
conclus par le Danemark depuis les temps
les plus anciens jusqu'à 1800, imprimé à
Göttingue en 1826

« Le traité de Commerce du 15 Juin 1701
„est confirmé, et les sujets des parties
„contractantes pourront librement trafiquer
„les uns avec les autres &c. »

Il l'a été encore formellement ~~[illegible] formellement par la~~
déclaration signée à Copenhague le
10 Juillet 1817 entre les cours de
Danemark et des Pays Bas, ~~[illegible]~~ qui
porte que les puissances contractantes „sont
„convenues expressément, par la présente
„déclaration réciproque, d'étendre en faveur du
„commerce et de la navigation de leurs sujets
„respectifs, à toute l'étendue actuelle du royaume
„des Pays Bas, les stipulations du traité de
„commerce conclu en 1701, entre la couronne
„de Danemark et les ci-devant États généraux
„des Provinces unies des Pays Bas, qui, ~~[illegible]~~
„d'un consentement commun est ~~[illegible]~~
„en vigueur jusqu'à ce que leurs majestés
„s'entendent au sujet du renouvellement
„du dit traité de commerce de l'année 1701.
~~[illegible]~~

+ qu'il l'a été plusieurs fois, d'abord par la



L'article VII du traité conclu (Hafft) à St Petersbourg le 8/19 Octobre 1782 entre la Russie et le Danemark loin de déroger à l'article 3 du traité du 15 juin 1701 (le confirme au contraire implicitement). « En outre S. M. D. attentive à favoriser les intérêts de l'Empire de Russie, comme ceux d'une ancienne amie et alliée de sa couronne, fera pour les sujets russes pour tous les droits du Sund en général d'un traitement égal avec les nations les plus favorisées en Danemark, en ne leur faisant païer l'entend qu'un pour cent sur toutes les marchandises dont il n'est pas fait mention dans le tarif. » (a)

Il en est de même de l'article 4 du traité conclu pour 10 ans à Copenhague le 17 juin 1818 entre le Danemark et la Prusse.

« La douane du Sund, porte cet article, » sera payée selon le tarif de l'année 1645, » ou de telle manière dont, par des conventions » ultérieures, le Danemark pourra tomber » d'accord avec les nations les plus favorisées. » Quant aux marchandises dont il n'est » pas fait mention dans le tarif, (b) » les sujets prussiens ne payeront qu'un » pour cent, comme cela se fait de la » part des nations les plus favorisées. (c)

~~S'il restait encore quelques doutes sur~~

Nous ajouterons que les publicistes danois [illegible] s'accordent à considérer le traité de 1701 comme étant encore en vigueur. Nous avons déjà cité Hoedt, auquel il faut joindre F. Thaarup dans [illegible] Schlegel et tant d'autres; le premier (Thaarup) dans l'ouvrage intitulé Le Tarif des droits du Sund rédigé par lui et par H. A. Martensen, Conseiller d'État danois et imprimé à Copenhague en 1823 dit en note à la suite de la copie des articles du traité dont il s'agit, relatifs au Sund.

« Les 20 années ~~[illegible]~~ étant écoulées, pendant lesquelles ce traité était en force, une discussion eut lieu touchant son renouvellement, mais le renouvellement n'était pas formel; on n'en fit que tacitement d'accord.

Quant à Schlegel, publiciste éminent

‡ nombre d'années que dure l'existence de quelques puissances, le Danemark n'a pu refuser de communiquer officiellement le tarif dont il prétend qu'il fait usage, tarif modifié par lui seul, comme on le voit, et différent en plusieurs points essentiels de celui de Christianople; nous citerons parmi ces puissances la France qui a reçu cette communication le 31 décembre 1833 ou le 10 janvier 1837. La France a [illegible] les représentants des puissances n'ont [illegible] néanmoins d'ajouter que sous toutes réserves cette communication qu'il était conforme aux traités.

() Je ne dirai rien du recueil qu'a publié M. Marc de Colleville fils, et que le Ministère des aff. Étr. a eu la bonhomie de faire imprimer, car il ne parle même pas du traité de 1701.

et pour ainsi dire à la sourdine des modifications à un tarif faisant partie des traités dont il faisait partie intégrante; et rappelé souvent au surplus dans des traités récents. Le concours des signataires de ces traités était indispensable. C'est un principe élémentaire du droit public. ~~[illegible]~~ Le Danemark a, jusqu'à ces derniers temps, fait un mystère de son tarif modifié par lui seul, et la reconnaissance tacite [illegible] que tous ceux qui avaient été publiés depuis 1645 font [illegible] (Thaarup) sont nullement [illegible] d'une autorité. Ce n'a été que depuis un très petit ‡

(a) par les mots le tarif on ne peut entendre évidemment que celui qui est joint au traité de 1645 dit de Christianople puisqu'il n'y avait aucun d'autre qui fut connu [illegible] d'apporter [illegible] qu'il n'a pu dépendre du Danemark seul [illegible]

(b) ici on ne peut encore élever le plus léger doute que par ce tarif on n'ait entendu celui qui est joint au traité de Christianople

(c) on aurait dû dire comme cela devrait se faire.

17

quir ne soupçonnera certes pas de partialité en faveur de la nation étrangère, il s'exprime ainsi à la p. 294 de son ouvrage sur le droit public du Danemark dont nous avons déjà parlé:

"Le traité de Christianople (1645) "remis de nouveau en vigueur par le traité "dit de Rescision (a) fut confirmé dans sa "substance, mais augmenté de plusieurs "additions par le traité conclu pour 40 "années (b) avec les Etats généraux le "15 juin 1701. En 1725 on entama des "négociations pour un nouveau traité de "commerce elles furent continuées en 1732, "mais un traité n'ayant pas été néanmoins "arrêté, il en résulte que le traité de 1701 "est encore celui qui est en vigueur" (c)

Une autre preuve que le traité de 1701 a toute sa force et vigueur aux yeux du gouvernement danois lui-même, c'est qu'à l'exception toutefois de la stipulation contenue dans l'article 3 par laquelle il s'est engagé à ne prélever qu'un pour cent sur la valeur des marchandises non dénommées au tarif joint au traité de 1645, cette puissance suit les différentes dispositions du dit traité, parmi lesquelles nous bornerons à citer celle qui alloue aux Directeurs et Employés de la douane du Sund certains émolumens,

(a) Le traité dit de Rédemption conclu le 9 8bre 1649 entre le Danemark et la Hollande exempta cette dernière puissance du payement des droits du Sund pendant 36 ans, moyennant certaine redevance annuelle, et par là fut annullé le traité de 1645 dit de Christianople, qui reprit toute sa force lorsque les deux mêmes puissances conclurent ~~le traité~~ le 26 7bre 1653 le traité dit de Rescision par lequel les hollandais consentirent à payer de nouveau les droits du Sund.

(b) C'est sans doute par une faute d'impression que Schlegel dit que le traité de 1701 a été conclu pour 40 années, ainsi qu'il ne l'a été que pour vingt.

(c) "Den Christianopelitske Tractat, som herved (Rescissions-Tractat, 26 7ber 1653) sattes i Kraft igien, blev i det väsentlige stadfæstet men forøget med adskillige Tillæg ved Tractaten med General-Staterne af 15de Jun. 1701, sluttet paa 40 Aar. 1725 underhandledes der om en nye Handels-Tractat; Ditt. Underhandlinger fortsattes 1732, men Tractaten kom dog ikke i Stand, hvorover Tractaten af 1701 endnu er den gieldende".

Le gouvernement A l'avoir considéré le traité de 1701 comme non périmé que dans les copies de son nouveau tarif qu'il a donnée en 1827 à la France, il s'exprime ainsi au § 3 de ce tarif, qui a pour titre : "Tarif pour le droit sur les vins.

"Les vins en futaille payeront „au Sund et dans les Belts le 30e denier de la „valeur, ou „les prix fixés d'après les contenances „suivantes dans le traité avec les Pays „Bas du 15 juin 1701, pour les „les vins transportés dans les navires „des nations privilégiées." (1)

voici le texte danois :

"af Vine paa Fountager betales i „Sund og Ström told den tredivte Penge af „Verdien, eller med fölgende Störrelser, „saaledes beregnede efter de i Tractaten med „de forenede Nederlande af 15 juin 1701 „fastsatte Priser for Viin i begunstige „nationer Skibe."

emolumens, qu'il a tellement étendus, [illegible] fait spécialement mention dans aucun [illegible] traité, et qu'il n'aurait aucun titre pour exiger si le traité de 1701 était périmé ; Enfin [illegible]

Concluons de ce qui précède que le traité de 1701 est encore en vigueur, qu'il peut donc être invoqué par toutes les nations privilégiées, et que le Danemark est tenu de se conformer exactement à ce qu'il prescrit ; qu'il n'a pas le droit de percevoir sur les marchandises non dénommées au traité de Christianople de 1645 [illegible] (joint)

Quant à l'usage que le Danemark met en avant pour justifier les différentes perceptions arbitraires énumérées plus haut, comme il n'y a pas de prescription entre les nations, il est démontré que cet usage est abusif et contraire aux traités il doit cesser, aussitôt que l'abus est découvert.

On se demandera sans doute comment il se fait que des abus si nombreux, et nous n'avons indiqué qu'une partie, [illegible] la question, qu'on peut résumer dans un tableau et en même temps traités, en apparence du moins, à réformer subsistent encore et depuis si longtems. La réponse est facile ; les légations des gouvernemens étrangers à Copenhague, ou peut-être ces gouvernemens eux mêmes ou ne l'ont jamais voulu ou ne l'ont jamais entrepris sérieusement.

+ Notre tâche pourrait être finie [illegible]

[illegible]

I qui détermine un certain prix pour les vins de France.

[illegible]

---

(1) Nous ferons remarquer ici encore une différence entre la copie du tarif remise à la Prusse et celle que la France a reçue en 1833, [illegible] différence est importante [illegible] facilement appréciée. On y lit : Les vins en futailles payeront au „Sund et aux Belts le trentième denier de la „valeur, ou d'après les contenances suivantes les „prix fixés soit d'après le traité avec les Etats „unis des Pays Bas du 15 juin 1701, ou ceux „admis par l'usage et la coutume pour les „vins transportés dans des vaisseaux des nations „privilégiées."

Je vois dans des notes prises par moi dans le temps à Elseneur que le péage de 25 pour cent sur les vins a été élevé de plus de [illegible] et qu'ainsi nous payons un droit sur cette marchandise, proportionnellement infiniment trop considérable —

Expresse lien les perceptions arbitraires des employés de la Douane du Sund et les autres mesures adoptées par eux contrairement aux traités n'ont jamais été rendues publiques puisque ce n'est que depuis 1827 que le gouvernement danois a communiqué les a donné officiellement connaissance aux gouvernemens étrangers, ainsi que nous l'avons dit plus haut, que les expéditeurs des navires d'Elseneur les seuls qui les connussent, et même pas toujours très exactement, étaient intéressés à ce qu'elles ne fussent pas réformées, et enfin

19

[illegible] les représentations [illegible]

suffisamment [illegible] la question [illegible]

[illegible] entendre [illegible]

[illegible] que dans l'état [illegible]

du traité de 178[illegible] [illegible]

[illegible] traité de 1781 [illegible]

[illegible] traité de 1791 [illegible]

[illegible]

~~Plusieurs~~ Les consuls [illegible] ête en [illegible]
ainsi que ceux de [illegible], d'Angleterre et
de France ont fait à ce sujet toutes les
représentations nécessaires ; le premier
surtout, Mr de Forkenbeck, homme
habile, scrutateur infatigable et
doué d'une extrême persévérance n'a rien
laissé ignorer à son gouvernement.
~~[illegible]~~ Mais soit ~~qu'il [illegible]~~
~~fût dans les vues~~ que le du ministère prussien
dans des vues politiques, ne voulut pas insister trop
vivement sur la solution des questions que
~~[illegible]~~
le Danemark considérait comme vitales
pour lui, soit que Mr de Bernstorff
l'un des ~~ses~~ membres du cabinet de Berlin qui était d'origine
danoise ait eu assez d'influence pour
l'écarter, il n'en résulte pas moins
qu'on n'a pas donné la suite convenable
aux rapports du Consul de Prusse.
Depuis la mort de Mr de Bernstorff
ce cabinet a remis l'affaire sur le
tapis sans qu'elle ait obtenu ~~plus~~
encore plus de résultat. (c'est) Probablement
par de semblables motifs politiques que
la Russie n'a pas insisté d'avantage,
et le gouvernement anglais s'est
borné jusqu'à ces derniers tems à
~~obt~~ réclamer des diminutions partielles
de droits sur quelques articles de ses
manufactures, par exemple le tarif sur le coton
filé (qui a été réduit en 1821 de 30 à 18 stuivers par 50 [illegible]). Il en a été probablement de
même ~~[illegible]~~ relativement aux
réclamations du rédacteur de ce mémoire
qui a vu rarement accueillies celles
qu'il a présentées lorsqu'il était
Consul de France en Danemark.

Sund

Les vives réclamations que la Suède vient d'élever contre les droits du Sund, et la déclaration que le ministère anglais [illegible] qu'il avait [illegible] à la chambre des communes que des négociations étaient ouvertes à ce sujet avec le Danemark, nous ont fait penser qu'il serait peut être utile de dire quelques mots sur ce péage dont la perception, accompagnée de tant d'abus, est si nuisible à la navigation et au commerce de toutes les nations dont les bâtimens sont forcés de passer le détroit [illegible] la Baltique.

Un séjour de plusieurs années à Elseneur en qualité de Consul de France, nous a mis à portée de recueillir des informations positives sur ce litige.

Il existe en ce moment quatre voies pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique et réciproquement, et [illegible]

Nous parlerons seulement dans ce rapport du passage par le Sund.

M. Schlegel (a), savant publiciste danois, mort depuis peu d'années, a consacré, dans son ouvrage, qu'il n'a point terminé, sur le droit public du Danemark et des Duchés qui en dépendent, un chapitre dans lequel il cherche à prouver, avec la partialité d'un écrivain qui défend les droits de son pays, la suprématie du Danemark sur les mers et sur les détroits qui l'avoisinent et particulièrement sur le Sund.

Nous ne le suivrons pas dans les raisonnements auxquels il se livre pour prouver que de tems immémorial les rois de Danemark ont exercé les droits régaliens non seulement sur les deux Belt, mais sur le Sund, que ces droits, dès la plus haute antiquité, ont été reconnus par toutes les nations dont les navires se sont toujours soumis sans difficulté à payer des péages en passant les trois détroits.

Nous n'examinerons pas non plus si le consentement tacite des différents peuples à acquitter ces péages au passage du Sund, ce n'est qu'à cause(?) de ce que dans les tems anciens le Danemark étendait sa domination sur les deux rives du détroit (b) [illegible] protégeait les navires étrangers contre les pirates qui infestaient ces parages, et rendaient

(a) Danmarks og Hertzgdommenes Statsret med stadigt Hensyn til deres ældre Forfatning — Förste Deel Kiöbenhavn 1827. p.

(contre) la navigation moins périlleuse [illegible] fanaux qu'il avait fait construire (à l'entrée) sur les côtes du Cattegat.

Ce combat à coups de citations ne pouvant quelque fût temps changer l'état de la question [illegible]

[illegible] le Danemark ne possède plus la Scanie qu'un des côtés du Sund, (et que les autres nations n'ont plus besoin de recourir à la protection de sa marine militaire [illegible] cependant encore (en passant le Sund) à acquitter (un péage envers [illegible]) [illegible] et ils y obligent par des traités volontairement consentis.

[illegible]

L'examen des motifs (qui engagèrent les [illegible] en faveur des droits [illegible]) et des causes qui ont déterminé jusqu'à ce moment toutes les nations à se soumettre au payement de ces droits, rentre par d'aucun ordre du sujet que nous voulons traiter maintenant. Nous dirons, cependant néanmoins qu'en aucun cas ce consentement n'a pu établir une prescription en faveur du Danemark, et que ce à quoi son souverain a seulement un droit incontestable, c'est à des [illegible] qui ne peut [illegible] à un dédommagement pour les fanaux qu'il a fait construire et qui servent à la navigation des étrangers comme à celle de sa nation.

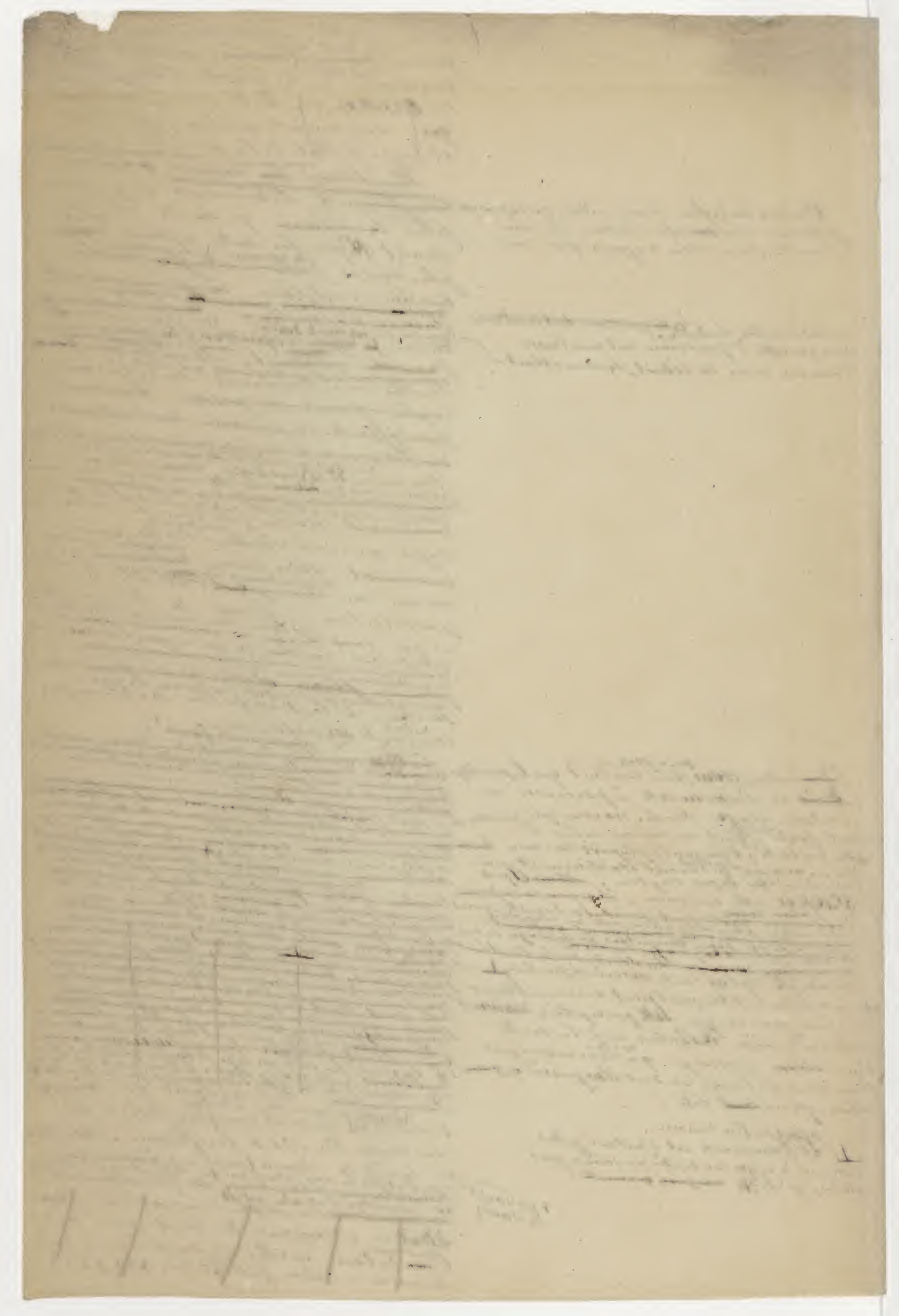
On doit toutefois reconnaître que depuis que plusieurs des motifs ci-dessus ont cessé d'exister, c'est-à-dire depuis que toutes, même la Suède, quoique cette dernière puissance soit maîtresse d'une des rives du détroit, se soumettent

Nous admettons donc pour un instant que le privilège du Danemark à percevoir un certain péage sur les navires qui passent le Sund est fondé (en droit), qu'il ne saurait même être contesté, bien que la plupart des causes qui en avaient motivé (justifié) l'établissement aient cessé d'exister depuis longtemps. Après cette concession, [illegible] sur laquelle nous nous allons jeter un coup d'œil [illegible] la manière dont ces traités sont exécutés par les 1

+ sont les seuls titres qu'il peut raisonnablement invoquer pour exiger cette perception vraiment extraordinaire à l'entrée et à la sortie d'un passage qui communique d'une mer à l'autre et dont il ne possède même qu'un côté.

1 agens du fisc danois. Le Danemark est d'autant plus intéressé à ce que ces traités ne soient pas violés, qu'ils +

[illegible] Le Danemark est d'autant plus intéressé à ce que ces traités + Il paraîtrait que Valdemar (d'après la demande des Lubeckois) le victorieux (den Seier) fit construire dès 1202 des fanaux à Falsterbo sur la côte de Scanie (servis) pour l'utilité des navigateurs qui + passaient le Sund; + que [illegible] Lubeck et les autres villes hanséatiques s'emparèrent de ce détroit et y perçurent des droits pendant le court espace de temps qu'elles en conservèrent la possession. Sartorius fait mention XIII p. 483



3

villes anséatiques s'emparèrent de ce détroit et y perçurent un péage pendant le tems qu'elles en conservèrent la possession. Suhm fait même mention (1)

Les plaintes exprimées contre l'augmentation des péages du Sund faite par le roi de Danemark Christophe de Bavière, dans une réunion des villes anséatiques tenue en 1447 ( ) prouve que ces droits existaient bien antérieurement au traité de Spire

(1) t. XIII p. 483

Un mémoire français cite un traité conclu en 1457 entre Christian Ier et Charles VII roi de France qui paraît avoir contribué à maintenir le nouveau tribut

+ ou plutôt uniquement

[illegible] qui ont servi de base à tous les traités que le Danemark a conclu postérieurement, et en sont pour ainsi dire servi de règle en ce moment

Il "Le roi de „ Danemark fera entretenir continuellement „ pour le service des navigateurs tous les „ tonneaux, balises, fanaux et échauguettes, „ à condition que chaque vaisseau chargé „ payera à Elseneur 4 Rigsdales, et chaque „ vaisseau non chargé 2 Rigsdales." „ (Dumont VI P I p. 374

Le d. traité (13 aout 1645) porte dans les articles 3 que les vaisseaux hollandais ne seront pas visités à Elseneur ou ailleurs, mais qu'on ajoutera foi à leurs papiers et certificats en bonne forme et que s'ils commettaient quelque fraude les Etats généraux y apporteraient le remède nécessaire lorsqu'on les en avertirait. (donner le texte de cet article.)

hollandais en Norvège, —

d'une réunion des plénipotentiaires qui se tint à Wismar le 23 avril 1368, et dans laquelle il fut convenu que des droits seraient payés sur les marchandises qui passeraient le Norresund (Öresund ou Sund), dans un certain délai si on fournissait une caution, et immédiatement si aucune caution n'était par fournie.

Nous ne ferons que mentionner, parmi les plus anciens traités où il soit question du passage du Sund, celui du 6 aout 1490 (en 1489) entre le roi d'Angleterre Henri VII et Jean roi de Danemark (Dumont III P. II p. 239), du 23 mai 1544 connu sous le nom de traité de Spire entre Charles-Quint en sa qualité de souverain des Pays Bas et Christian III roi de Danemark (Dumont IV P. I p. 273) et du 25 juillet 1560 entre le roi Frederic II et les villes anséatiques. Mais nous arrêterons plus spécialement notre attention sur trois traités plus récents, [illegible] tous les droits du Danemark [...] le traité dit de Christianople du 13 aout 1645 (Dumont VI P. I p. 312) conclu dans cette ville entre le Danemark et la Hollande, le premier auquel a été joint un tarif des droits à payer sur les marchandises (confirmé par une convention du 12 février 1647) et celui du 15 juin 1701 conclu entre les mêmes puissances, auquel fut joint le même tarif des droits, un rôle de péage qui accompagnait le traité de 1645,

« à l'égard des marchandises qui ne sont pas spécifiées dans le dit rôle de péage de l'année 1645 elles payeront la même chose au péage du Sund selon leur valeur, et cette valeur sera comptée selon les endroits d'où elles viennent et elles payeront un pour cent de cette valeur. »

Et le tarif qui accompagne le traité de 1645 après avoir énuméré les marchandises qui doivent payer un péage au passage du Sund, et fixé le montant de ce péage, contient l'énonciation suivante: " toutes les charges „ qui ne sont pas spécifiées dans la précédente „ liste seront comptées selon l'usage des „ marchands et comme il a été observé „ d'ancienneté."

Quant à la convention du 12 février 1647 elle renferme un article séparé conçu en ces termes ‡

Le traité du 15 juin 1701, enfin le plus important de tous, puisqu'on y trouve toutes les dispositions concernant les droits et les devoirs du Danemark et des navigateurs qui

4

art. 6 du traité de 1701

"La supputation des droits de péage, sera donnée à l'avenir aux maîtres de navire par ceux que S.M. a établis à cette fin, non en somme ni en gros, mais sera spécifiée et faite de chaque portion de marchandises particulière, afin qu'on puisse voir par là si les droits ont été exigés conformément à la lettre du présent traité.

par le consentement et complaisance au sujet de la levée de ces droits de péage, quelque préjudice par quelque commerce caché ou autre fraude, en ce cas les Hautes parties, lorsqu'elles en seront informées, et prier, ne manqueront pas de pourvoir aux moyens et de mettre ordre, autant que faire se pourra, qu'il ne soit fait à S.M. que ce qui est juste et équitable.

Les hautes parties ~~~

‡ séparé de la convention du 12 février 1647 sont reproduites dans l'article 31 du traité de 1701.

Enfin l'extrait de l'ordonnance du roi de Danemark joint au même traité dont il fait partie

Art. 11 du traité de 1701

"La visitation des vaisseaux et effets appartenant aux habitans des provinces unies et passant par le Sund, n'aura point lieu dans le Sund pendant toutes les susdites années; et les maîtres de navires, dès qu'ils auront présenté leurs véritables billets de l'Amirauté, seront crus là-dessus, et après qu'ils auront payé le péage, ils pourront passer outre sans être empêchés, ni molestés, ni sans s'arrêter devant Copenhague. Mais s'il se trouvait dans la suite, que S.M. reçut #

passant le Sund, ~~ce qui est [illegible]~~ ~~[illegible]~~, a pour annexe ~~[illegible]~~ le même tarif ou rôle de péage qui accompagnait le traité de 1645. On y a supprimé ~~changeant~~ seulement ~~l'énonciation~~ la vague énonciation qui y était la terminait, ~~[illegible]~~ en la remplaçant par ~~cette~~ la disposition plus claire ~~[illegible]~~ (qui forme l'article 3 du traité de 1701) et qui est ainsi conçue :

"À l'égard des denrées ou marchandises qui ne sont pas spécifiées dans le dit rôle de péage de l'année 1645, elles payeront la même chose au péage du Sund, selon leur valeur, et cette valeur sera comptée selon les endroits d'où elles viennent et elles paieront un pour cent de leur valeur.

~~Les dispositions [illegible]~~ ~~L'article séparé de la convention du 12 février 1647 forme~~ sont relatées dans l'article 31 du traité ~~de 1701, dont l'art.~~

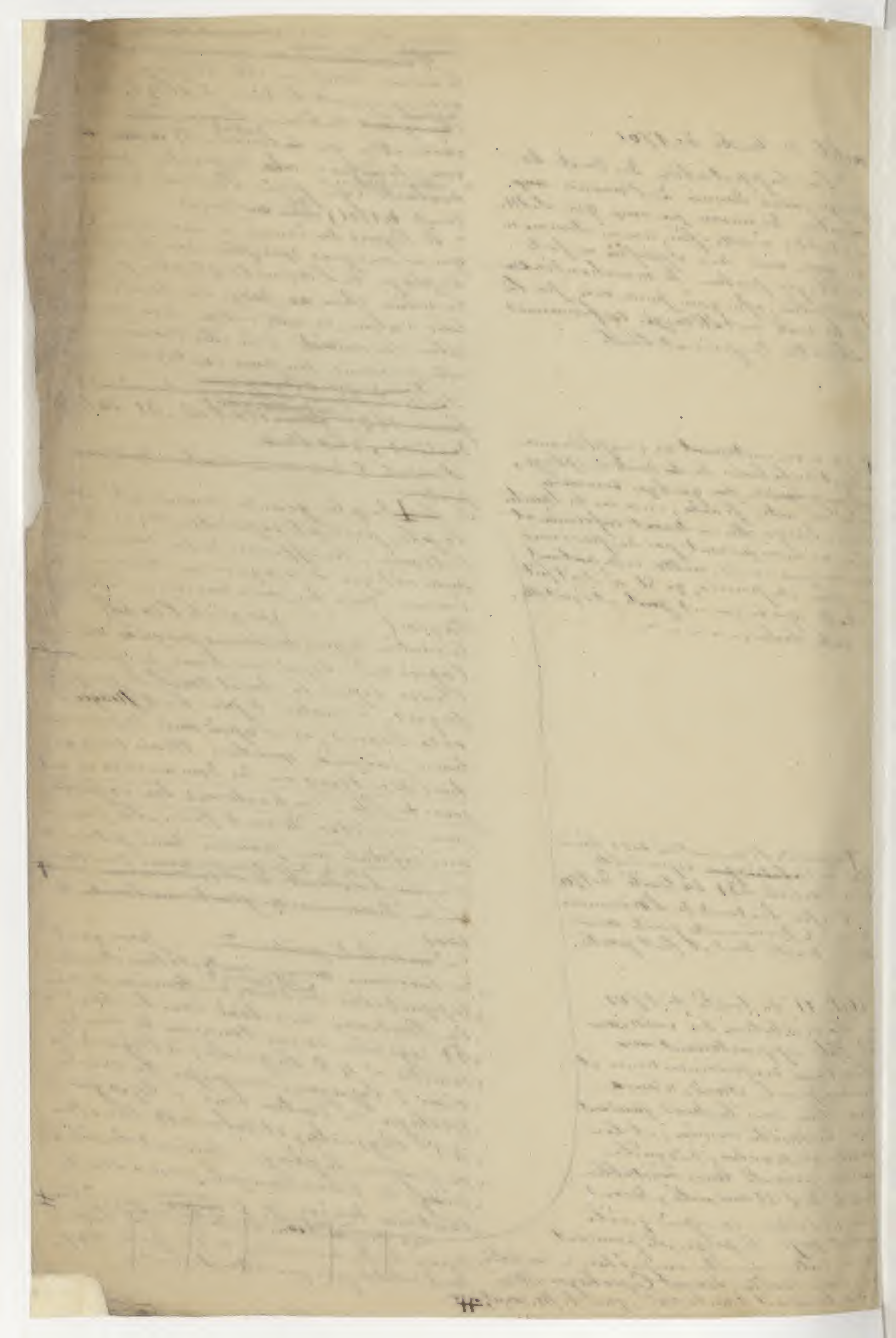
~~L'article 5 de ce même traité de 1701 porte.~~

"~~Que~~ ‡ la plus grande commodité et la plus prompte expédition des maîtres de navires, les officiers de la douane seront aussi obligés de vaquer au bureau de la douane tous les jours ouvriers, l'été depuis Pâques ( ) jusqu'à la St Michel (le matin depuis six heures jusqu'à onze, et l'après midi depuis une heure jusqu'à sept, l'hiver depuis la Saint Michel jusqu'à Pâques, le matin depuis huit ~~jusqu'à~~ jusqu'à onze heures, et l'après midi depuis une heure jusqu'à quatre. Mais ceux qui, hors de ce tems ou les dimanches et autres jours de fête, souhaiteront leur expédition pour profiter du vent favorable, donneront une rigdale aux pauvres sans plus."

~~Et les dispositions contenues dans l'article~~ ‡
~~Enfin l'extrait de l'ordonnance du roi de Danemark joint au traité de 1701~~

~~L'article 2 porte~~ ... pour qu'il ne survienne aucune contestation sur la supputation ~~des vins~~ dit l'article 2, un tonneau de vin de Bordeaux sera taxé dans le Sund à 52 rigdales, et un tonneau de vin de Nantes à 45 Rigdales; à l'égard des vins d'Espagne, une pipe de vin de Malaga ou d'autres vins d'Espagne à 45 Rigdales, et selon cette taxation on payera le péage suivant le rôle de péage de Christianople; c'est à dire le trentième denier." le 5e ordonne ~~dispose~~ que: "Pour ‡

Les dispositions contenues dans l'article séparé de la convention du 12 février 1647 sont relatées presque littéralement



Maintenant pour plus de clarté et afin qu'on puisse saisir plus facilement les vrais points de la question, ~~résumons dans un~~ nous allons présenter dans un tableau les droits ordinaires et les droits extraordinaires auxquels sont assujettis les navires qui passent le Sund, conformément aux traités du 13 août 1645, et 15 juin 1701 et à la convention du 12 février 1647 ; nous ~~présenterons ensuite~~ donnerons ensuite dans un autre tableau les droits tant ordinaires qu'extraordinaires qu'on perçoit illégalement, et qui ne sont appuyés sur aucune autre autorité que sur la volonté du g^t danois.

~~Résumons maintenant dans un tableau~~ ~~(pour plus de clarté)~~ ~~les droits ordinaires et les droits extraordinaires auxquels sont assujettis les navires qui passent le Sund, conformément aux traités du 13 août 1645 et du 15 juin 1701, et voyons si les agents du fisc danois ne violent pas les dispositions de ces traités~~

Droits (fixes ou ordinaires) ~~payés par chaque~~ sur les navires et sur les marchandises qui passent le Sund, dont la perception est autorisée par les traités

Sur les navires — *En vertu de quels articles de traités ou conventions*

4 Rigsdaler	pour droit de fanaux, par chaque navire chargé	conformément à l'article séparé de la convention du 12 février 1647, et article 31 du traité du 15 juin 1701
2 d°	d° d° sur lest	

\+

Sur les marchandises

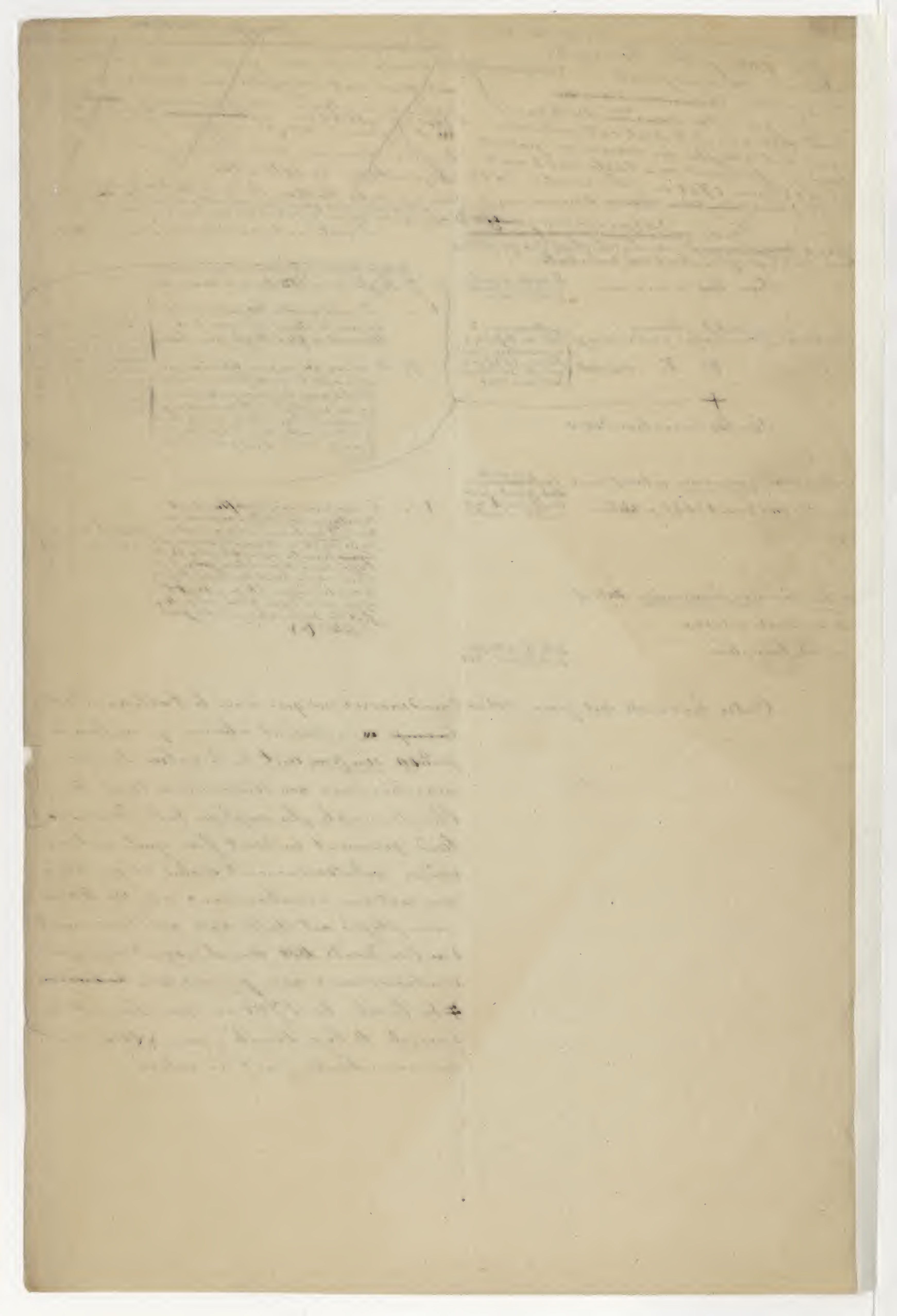
Marchandises dénommées au tarif joint aux traités des 13 août 1645 et 15 juin 1701	en vertu des fixations du tarif joint aux traités ci-contre
Marchandises non dénommées au tarif joint aux traités ci-dessus: 1 p% de leur valeur	art. 3 du traité du 15 juin 1801

Droits extraordinaires ou éventuels

droits payés par chaque navire chargé ou sur lest

" ½ Rigsd. sp.	au Directeur de la douane du Sund	
1 "	d° aux quatre kamerer de la douane du Sund, à raison de 1 Rixoort ou ¼ de Rigsd. pour chacun	En vertu de l'ordonnance qui fut produite en garantie du traité du 15 juin 1701, ~~...~~ à la suite duquel on en trouve l'état dans l'article 4 du dit traité.
" ½	d° à ceux qui apposent le sceau, qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navires ou de toute autre chose à exécuter pour le service du roi, y compris le papier timbré	
1 "	d° aux pauvres à payer par tout capitaine qui se fera expédier au Sund, soit à des heures autres que celles fixées, savoir: en été de Pâques à la Saint Michel ~~depuis~~ le matin depuis 6 h. jusq. 11, et l'après midi depuis 1 heure jusq. 7 ; et l'hiver de la Saint Michel à Pâques, le matin depuis 8 h. jusq. 11, et l'après midi depuis 1 heure jusq. 4 ; soit les dimanches et autres jours de fête. (a)	Article 5 du traité du 15 juin 1701

Outre les droits soit fixes soit extraordinaires indiqués dans le tableau ci-dessus, ~~lesquels~~ en faisant observer qu'au lieu de prélever un pour cent de la valeur sur les marchandises non dénommées au tarif de Christianople, les employés de la douane du Sund perçoivent un droit fixe qu'ils ont eux mêmes arbitrairement évalué et qui s'élève pour certaines marchandises à plus de 4 p %, ces employés ont établi aussi arbitrairement d'autres droits ~~dont~~ dont ils exigent le payement contrairement aux prescriptions ~~de l'article 4~~ du traité de 1701, et spécialement de l'article 4 de ce traité, nous en donnons d'autre part le relevé.



7/

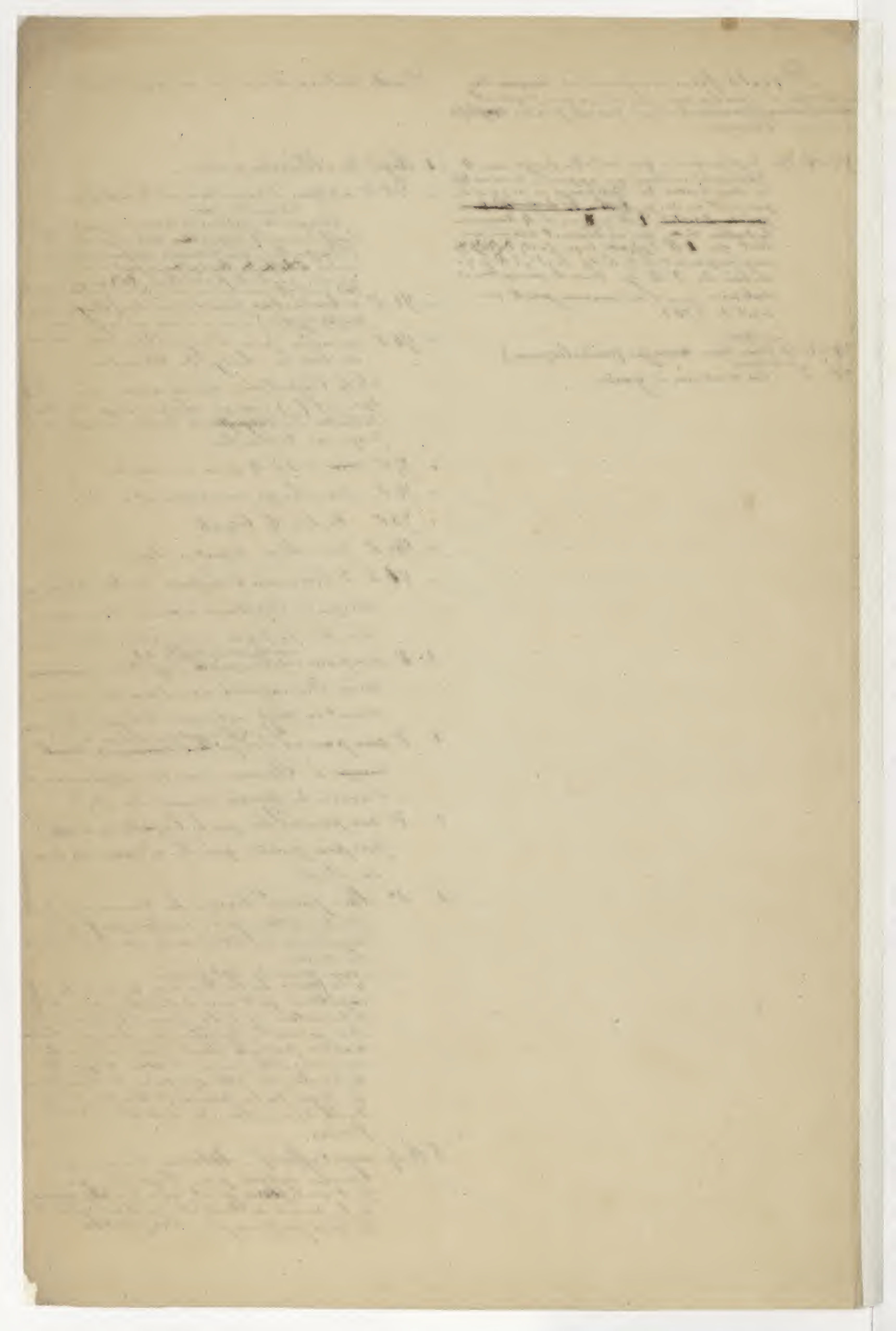
Droits fixes ou ordinaires ~~payés~~ sur les navires et sur les marchandises qui passent ~~par chaque navire~~ le Sund perçus par les employés de la douane d'Elseneur.

" 1/2 R. Sp. de plus que ce qui doit être payé aux 4 Kamerers et à ceux qui apportent le sceau && car sous le nom de Passpenge ou argent de passeport on exige, ~~[illegible]~~, 2 R. Sp pour les 4 Kamerers le scelleur &c. qui ne doivent recevoir en tout que 2 R. Sp 1/2 ~~et~~ ce qui fait, ~~[illegible]~~ en y comprenant le 1/2 R. Sp. du D°, 2 R. Sp 1/2 au lieu de 2 R. Sp. dont la perception est autorisée par l'ordonnance jointe au traité de 1701.

" 1/4 R. Sp (ou 12 Styvers) aux deux messagers (Underloopere)
" 1/8 d°. (ou 6 Styvers) au vaisseau de garde

Droits extraordinaires ou éventuels

1 Rigsd. Sp. à l'Inspecteur de la douane
" 1/8 d°. ou 6 Styvers à son quartier-maître sur la chaloupe de l'inspecteur, ~~lor~~
Lorsque les papiers du Navire ne justifient pas suffisamment, d'après ~~le~~ seul jugement de l'Inspecteur, que le navire appartient à la nation ~~[illegible]~~ dont le navire porte le pavillon, (1) ou qu'il ne fait pas suffisamment connaître les droits qui doivent être payés (1)
" 1/2 d°. au traducteur pour l'expédition (Angivelsen udferdigelse) d'un navire chargé, ou
" 1/4 d°. au même pour l'expédition d'un navire sur lest ou chargé de charbon
Si le Capitaine desire avoir un calcul spécial ( ) de ce que chaque importateur (Indlader) doit ~~acquitter~~ de droits, il doit en outre payer au traducteur :
" 2/3 d°. ~~pour~~ de 1 à 4 connaissements
" 1/6 d°. pour chaque connaissement en sus
" 2/3 d°. de 1 à 6 Coquets
" 5/48 d°. pour chaque Coquet en sus
" 1/6 d°. à l'écrivain de la passe du Sund (Passkriver) lorsque le Capitaine du navire desire emporter avec lui la passe ou le passeport du Sund
1 d°. aux pauvres (dans les cas suivants a) lorsqu'un Capitaine ~~du navire~~ desire être expédié avant que son navire venant du Nord ait passé la ligne de la douane
1 d°. aux pauvres b) lorsque ~~les documents sont envoyés~~ (le capitaine envoye les documens) à Elseneur pour être expédiés avant l'arrivée du Navire venant du Sud.
1 d°. aux pauvres c) lorsque le Capitaine n'attend pas pour partir qu'on lui ait remis sa passe du Sund
1 d°. Aux pauvres d) lorsque les documents sont portés à terre par d'autres que par le Capitaine, son second ou le marchand voyageur lui même
— une amende est payée à la Caisse de la Douane quand le capitaine fait une déclaration inexacte de la nature et de la quantité de son chargement, de même que lorsque le navire passe le Sund sans nécessité indispensable, avant d'avoir acquitté les droits, et cette amende s'élève suivant le degré de la préméditation jusqu'au double du montant des droits qu'on a voulu frauder.
5 R. Sp. argent effectif, ~~[illegible]~~ lorsque les navires destinés pour Copenhague qui font voile ~~pour ce~~ port, avant d'être expédiés à la douane du Sund et qui renvoyent de là leurs papiers pour l'expédition



Suite des droits extraordinaires

Lorsque les navires (français) prennent des marchandises dans un port étranger (à la France) ou les portent dans le port d'une nation non privilégiée ( ) ils payent sur ces marchandises 1 1/4 p. %

Dans les mêmes cas ils payent pour les vins d'Espagne ou de portugal qu'ils transportent

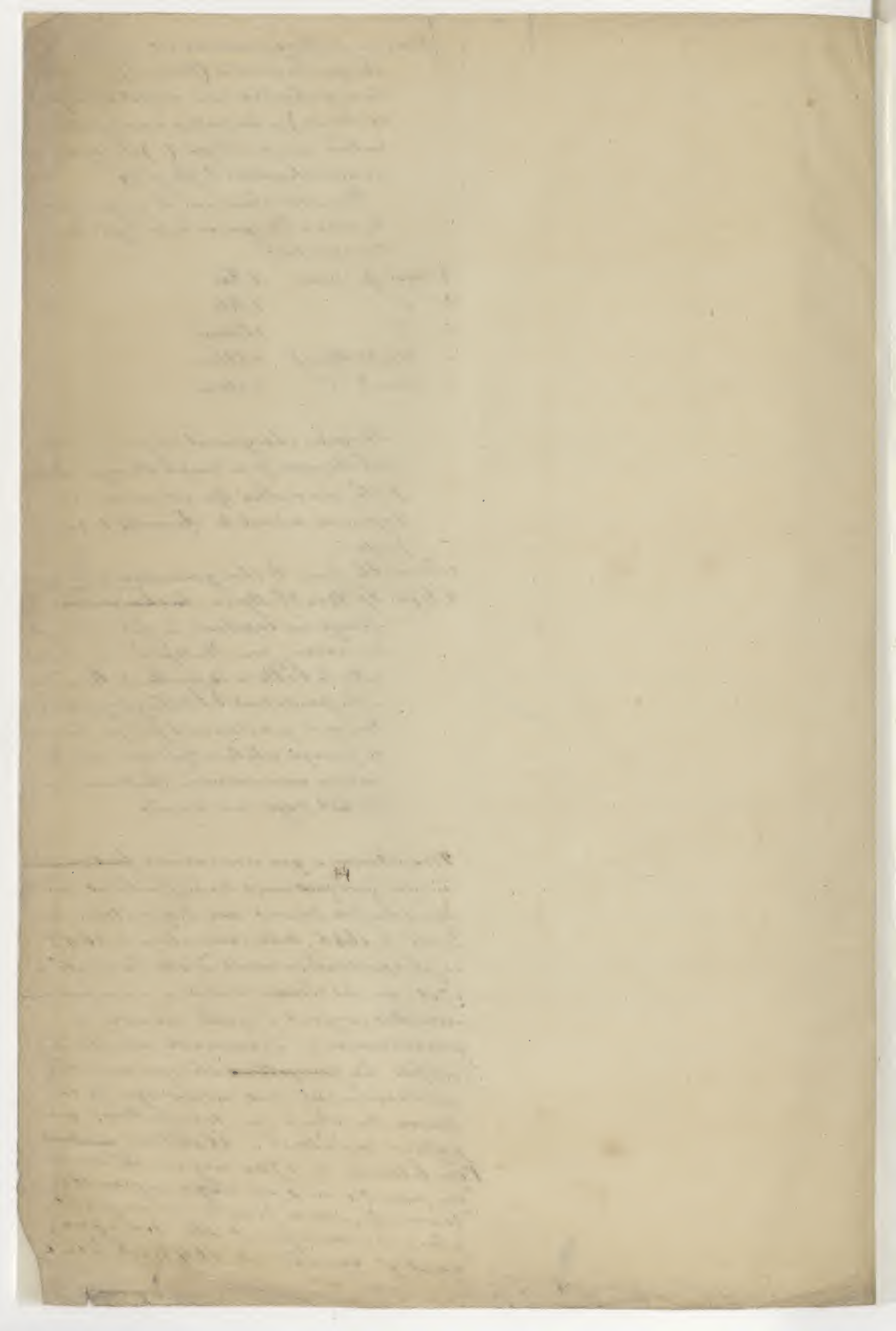
4 Rigsd. Sp. pour		1 Fad
2	d°	1 Pibe
1	d°	1 Oxhord
"	2/3 ou 32 Styrensp.	1 Ahme
"	1/6 ou 8 d°	1 Ancre

Lorsqu'un chargement est pris dans un port étranger pour compte étranger et transporté dans un lieu qui est soumis au payement du droit de Rosenoble ( ) on paye :

1 Rosenoble pour le chargement (sauf harengs qui sont exemptés)
4 Rigsd. Sp. 3/4 ou 36 Styren, ~~le chargement~~

Lorsqu'un capitaine ne fait pas mouiller son navire, pour être expédié, dans la ligne entre la batterie du pavillon de Kronberg et la pointe nord d'Helsingborg (côte de Suède) bien qu'il y soit souvent forcé par la nécessité ou parce que cela lui est plus commode, sans nuire en aucune manière à la douane, on lui fait payer une amende.

Maintenant que nous avons ~~fait connaître~~ indiqué quelques unes des infractions des agens du fisc danois aux dispositions du traité de 1645, de la convention de 1647 et plus particulièrement à celles du traité de 1701 qui les résume toutes et en contient de nouvelles, voyons de quelle manière le gouvernement de Danemark cherche à justifier les ~~perceptions~~ charges imposées arbitrairement par ses employés de la douane du Sund aux navigateurs qui passent ce détroit. Il prétend ~~d'abord~~ 1° que le traité de 1701 n'ayant été conclu que pour 20 ans, et n'ayant pas été renouvelé, a cessé d'exister et ne peut plus par conséquent être invoqué; ~~quant~~ que celui de 1645 est le seul



émoluments, qu'il a seulement augmentés, dont il n'en spécialement fait mention dans aucun autre traité, et qu'il n'aurait par conséquent aucun titre pour exiger si le traité de 1701 était périmé.

~~Une autre preuve enfin que le gouvernement danois considère le traité de 1701 comme (ainsi que) étant encore en force et vigueur, ...~~

On pourrait ~~...~~ encore prouver que le gouvern. danois considère le traité du 15 Juin 1701 comme étant encore en force et vigueur, car dans la Réponse (même) au mémoire Suédois, tout en soutenant que ce traité est périmé, il dit absolument le contraire puisqu'il ~~par~~ cite plusieurs des ~~...~~ dispositions de ce traité comme étant ~~...~~ exécutées, et si celles là doivent l'être quoiqu'aucun traité postérieur n'en fasse ~~ne les mentionne~~ expressément mention, pourquoi les autres ne le seraient elles pas également. Nous ajouterons enfin que

dans les copies du ~~...~~ nouveau tarif que le gouvernement danois a ~~...~~ communiqué officiellement à la Prusse en 1827, il s'exprime ainsi au Ø 3 de ce tarif, qui a pour titre " Tarif pour les droits sur les vins :

« Les vins en futaille payeront au Sund „et dans les Belts le 30e denier de la valeur, ou " ~~suivant les prix fixés d'après les contenances suivantes les prix établis ainsi les Pays Bas du 15 Juin dans le traité avec les Pays Bas 1701 pour tous les vins transportés dans les navires des nations privilégiées~~."

„d'après les contenances suivantes, „les prix fixés pour les vins transportés „dans les navires des nations privilégiées, „ainsi ~~...~~ calculés dans le traité du „15 Juin 1701 avec les Pays Bas unis." (1)

« Af Vine paa Fourtager (porte le texte „danois) betales i Sund og Strömtold den „tredivte Penge af Verdien, eller med fölgende „Störrelser, saaledes beregnede efter de i „Tractaten med de forenede Nederlande af „15 Juni 1701 fastsatte Priser for Viin „i begunstige Nationer Skibe."

C'est ~~...~~ vainement que le gouvernem. danois cherche à s'appuyer sur l'art. 4 du traité conclu avec la France le 23 Aout 1742 et sur l'article 7 du traité conclu avec la Russie le 8/19 8bre 1782, parcequ'il

---

(1) Nous ferons remarquer encore une différence entre la copie du tarif remis à la Prusse et celle que la France a reçue en 1833, et le motif de cette différence importante sera facilement apprécié si l'on se reporte à l'article 2 du traité de 1701 qui détermine un certain prix pour les vins de France.

« Les vins en futaille payeront au Sund et dans les „Belts le 30e denier de la valeur, ou d'après les „contenances suivantes les prix ~~...~~ fixés „pour les vins transportés dans les navires des „nations privilégiées, soit d'après le traité „avec les Pays Bas unis du 15 Juin 1701, ou „ceux admis par l'usage et la coutume &a."

Or je vois dans des notes prises parmi dans le tems à Elseneur que le prix des vins de France a été élevé de plus de 25 p% et qu'ainsi nous payons sur ce produit si intéressant de notre sol un droit proportionnel infiniment trop considérable, et encore augmenté par ~~le calcul des~~ la manière défectueuse mesures qui le contiennent.

ne font pas mention du traité de 1701. D'abord en citant littéralement le texte de l'article 7 du traité de 1782, nous avons démontré plus haut qu'il avait un sens contraire à celui que lui attribue le Danemark, et quant à l'article 4 du traité de 1742 (1) avec la France, il n'est nullement opposé à l'article 3 du traité de 1701. Il dit bien que pour les marchandises non spécifiées dans le tarif de l'année 1645 annexé au traité fait entre la France et le Danemark en 1663 elles payeront suivant l'usage, mais il ajoute, comme les autres nations, et alors la France étant comprise au nombre des nations privilégiées a droit d'invoquer les dispositions plus favorables des traités que le Danemark peut avoir conclu avec quelque autre nation que ce soit, et par conséquent celles contenues dans le traité de 1701 puisqu'il n'est point périmé, ainsi que nous croyons l'avoir prouvé. Tout ce qu'on peut dire à ce sujet c'est que les plénipotentiaires français qui ont concouru au traité de 1742 ne connaissaient pas bien les faits antérieurs à leur négociation, qu'ils n'avaient pas suffisamment étudié les questions qu'ils avaient à discuter, + et enfin que la rédaction de l'art. 4 est mauvaise, et susceptible de plusieurs interprétations.

+ et que les danois possédaient au contraire parfaitement,

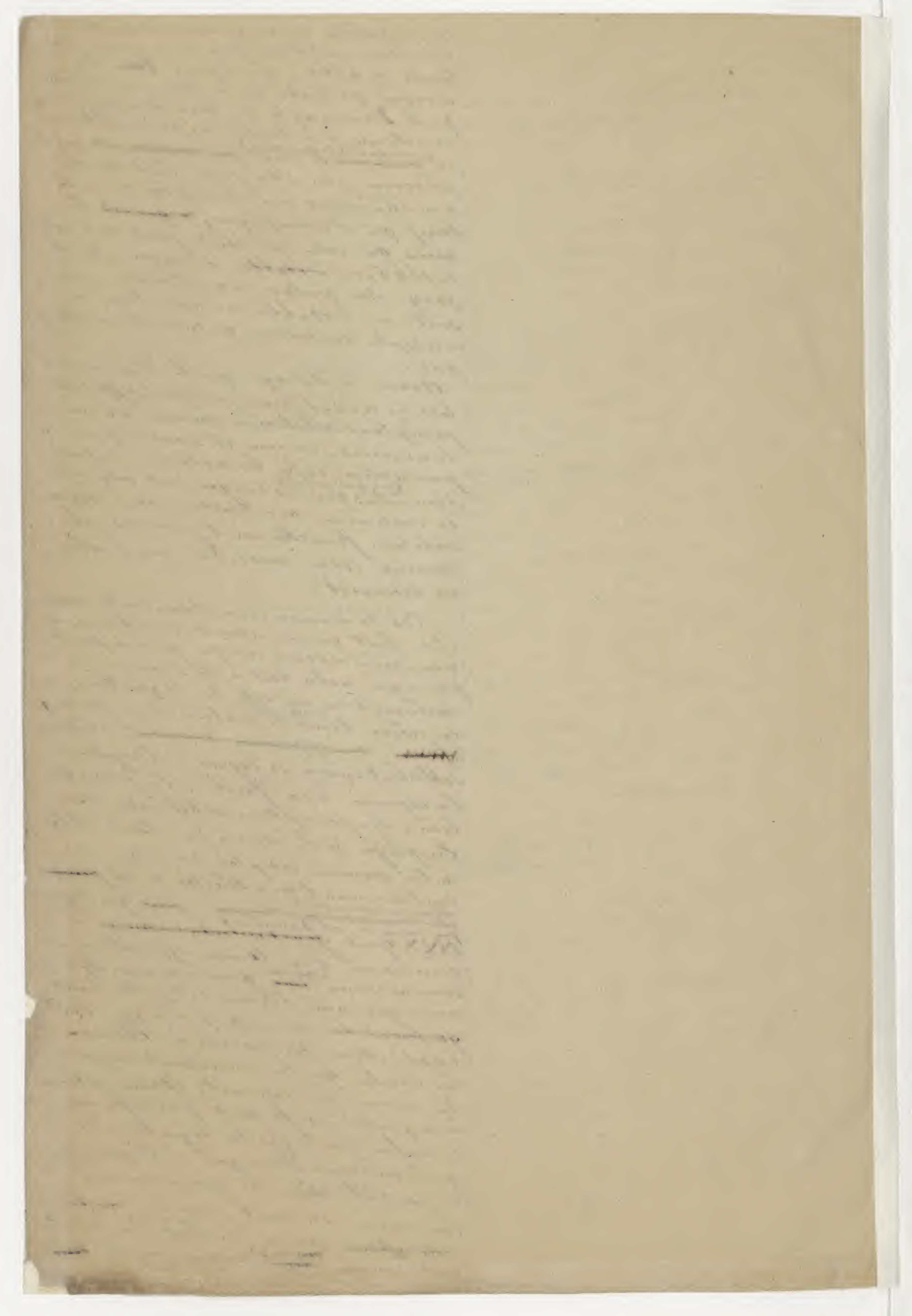
Nous croyons donc pouvoir conclure des

(1) art. 4 du traité de 1742
„... soit qu'ils appartiennent à ses navires de France, soit que ceux-ci aient frété aux français, soit qu'ils soient chargés des navires anglais, suédois ou hollandais, en quelque lieu qu'ils aillent et de quelque lieu qu'ils viennent, et quelque marchandise qu'ils portent, sans aucune exception, en passant les détroits du Sund et des Belts, ne pourront pas être tenus de payer de plus grands droits que ceux compris dans le tarif de l'année 1645, annexé au traité fait entre les deux rois en 1663, pour les marchandises spécifiées dans ce tarif; et pour celles qui n'y sont pas spécifiées, ils paieront suivant l'usage comme les autres nations. Et si depuis ce temps-là, en considération de quelque autre nation, il a été fait quelque diminution des droits compris au dit tarif, ou s'il en est fait à l'avenir, les sujets du roi très chrétien en jouiront également."

ce qui précède qu'on ne saurait contester l'existence en pleine force et vigueur, du traité de 1701, qu'il peut ~~[illegible]~~ être invoqué par toutes les nations privilégiées, que le Danemark est tenu de se conformer exactement à toutes ses prescriptions et ~~[illegible]~~ que les agens n'ont pas pouvoir ~~[illegible]~~ le droit ~~[illegible]~~ ni de percevoir plus d'un pour cent sur les marchandises non spécifiées dans le tarif qui l'accompagne, ~~et qui est~~ le même que celui qui était joint au traité de 1645, ni ~~d'établir~~ d'augmenter le péage sur quelque marchandise que ce soit, ni d'établir des restrictions ou d'adopter des mesures que le traité n'autorise pas.

Quant à l'usage que le Danemark met en avant pour justifier les différentes perceptions arbitraires que nous avons énumérées, comme il n'existe pas de prescription entre les nations, s'il est démontré, ce qui est constant, que ces usages sont abusifs et contraires aux traités, c'est-à-dire non autorisés formellement par eux, ils doivent cesser aussitôt que l'abus est découvert.

On se demandera sans doute comment il se fait que des abus si nombreux, et nous n'en avons indiqué qu'une partie parce que notre but a été d'examiner seulement ici un côté de la question, et en même tems si patens et si faciles, ~~[illegible]~~ en apparence ~~[illegible]~~ à réformer ~~[illegible]~~ ~~en apparence du moins~~, subsistent encore et depuis si longtems. La réponse sera aussi ~~facile~~. En premier lieu, les perceptions arbitraires des Employés de la douane du Sund et les autres mesures adoptées par eux contrairement aux traités n'ont ~~jamais~~ ~~été [illegible] publiques~~ reçu que depuis peu d'années quelque publicité, ~~puis~~ que depuis ~~[illegible]~~ que le ~~gouvernement danois~~ Danemark a commencé d'en donner officiellement connaissance à quelques ~~aux~~ gouvernemens étrangers, ainsi que nous l'avons dit plus haut, ~~en second lieu~~ ensuite parce que les expéditeurs des navires à Elseneur, les seuls qui les connussent ou pussent les connaître étaient intéressés du moins à ce qu'elles ne fussent pas réformées, et enfin parce que les légations des gouvernemens étrangers à Copenhague et peut-être ~~[illegible]~~ les gouvernemens eux-mêmes ou n'ont jamais ~~[illegible]~~ ~~cette réforme~~ connu ces abus, ce qui n'est pas probable, ou si elles les ont connus ~~nous~~ n'en ont jamais voulu ~~leur~~

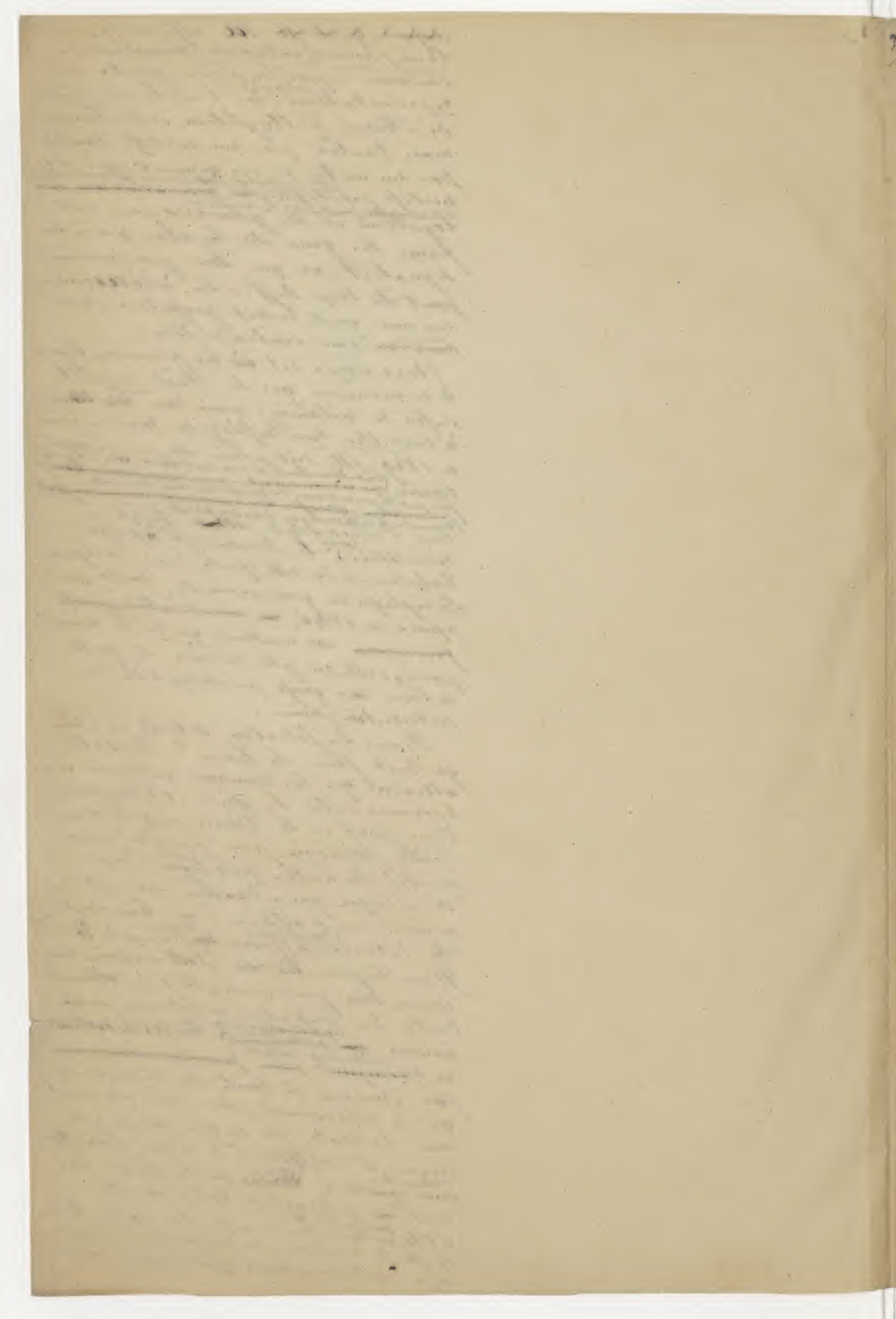


la réforme, on ne
l'ont jamais entreprise sérieusement.
Depuis cinquante ans cependant il y a eu souvent de
représentations (de la part des Cabinets de Prusse,
de Russie, d'Angleterre et de France;
mais tantôt par un motif, tantôt
par un autre et en général par des
motifs politiques, que la situation particulière du Danemark fait
paraître seulement, les
légations et les gouvernements ont
fermé les yeux sur les abus qu'on leur
signalait, et qui leur paraissaient
peut être trop difficiles à déraciner;
c'est ainsi qu'ils se sont perpétués presque
sans contradiction.

Nous avons dit dès les premières lignes
de ce mémoire que la Suède venait
enfin de réclamer; mais dans son Mémoire
à consulter sur le péage du Sund imprimé
en 1839, elle s'est placée sur un mauvais
terrein (en entremêlant le vrai et le faux, c'est à dire en
faisant figurer parmi des griefs très réels dont elle
demande le redressement, d'autres griefs
dont l'inexactitude est facile à
démontrer). Le Danemark a profité
habilement de cette faute dans sa réponse.
La réplique du gouvernement Suédois, qui
a paru en 1840, est meilleure que son mémoire
parce qu'elle est plus concise et qu'elle
se borne aux griefs peu susceptibles de
contradiction sérieuse.

Dans la situation actuelle des choses
que doit faire la France? Doit-elle
attendre que les discussions entamées en ce
moment entre la Suède et l'Angleterre
d'une part et le Danemark de l'autre
soient terminées pour profiter, en sa
qualité de nation privilégiée, des
avantages que ces 2 nations auront
nécessairement obtenus? ou bien doit
elle intervenir (dans le débat) pour son propre compte?

Dans le premier cas il est à craindre
que ces deux puissances, tout en réclamant
contre des impositions arbitraires et des
mesures qui pèsent sur toutes les nations,
ne s'attachent surtout à
faire diminuer les droits sur les articles
qui les intéressent plus spécialement;
ainsi la Suède sur les bois, les fers, les
cuivres, l'Angleterre, sur les cotons filés, les
charbons de même que la Russie l'a
fait dans le traité de 1782 où elle a
obtenu par l'article 6 une diminution sur le tabac
en feuilles de Russie, sur les poutres de Riga,
avec d'autres avantages qui ne pouvaient



(Comparativement à l'Angleterre et aux autres) qui n'a qu'un intérêt secondaire dans cette discussion.

profiter qu'à elle seule.

Si la France intervient au contraire, elle aura à faire ~~bien~~ établir d'une manière bien claire les droits imposés sur les vins et à en ~~demander~~ demander la diminution, outre le redressement des autres griefs qui lui sont communs avec les autres nations.

~~Elle~~ Elle devra du moins suivre de l'œil les négociations et se tenir bien exactement au courant de tout ce qui se fera, ~~avant qu'elles ne~~ afin d'agir, si elle le juge convenable, avant qu'elles soient parvenues à une conclusion.

~~Nous terminerons en faisant observer~~ Quoi qu'il en soit il ~~que la~~ paraît décidé que les négociations seront suivies à Londres. ~~et que~~ La Suède ~~convenu~~ se propose d'envoyer dans cette capitale un agent commercial distingué, et l'Angleterre ~~veut~~ a dit on donné l'ordre de s'y rendre à ~~appeler~~ M^r Mac Grégor qui réside depuis de longues années en Danemark en qualité de consul général et qui connaît parfaitement la matière.

reporter en note page 1 — (1) Nous ignorons ~~au juste~~ sur quoi portent les réclamations des négociants anglais. Est-ce simplement une diminution des droits et la suppression de certaines charges onéreuses et arbitraires qu'ils demandent, ou bien attaquent-ils le péage lui-même et demandent-ils que l'obligation de s'arrêter dans le Sund, ~~pour~~ en se rendant soit dans la Baltique, soit dans la mer du Nord, qui entraîne tant d'inconvénients et même de graves dangers, cesse ~~xxx~~ d'être imposée, et proposent-ils de dédommager le Danemark des droits qu'il y perçoit par une somme qui lui serait payée une fois pour toutes à titre de rachat ou à tout autre titre? C'est ce qu'il sera très important de savoir.

Tableau comparatif des navires de toutes les nations qui ont passé le Sund venant tant de la mer du nord que de la Baltique du 1 janvier au 28 février 1834 & 1835

Navires venant de la mer du Nord

	Américains C	Américains L	Anglais C	Anglais L	Autrichiens C	Autrichiens L	Belges C	Belges L	Brémois C	Brémois L	Danois C	Danois L	Espagnols C	Espagnols L	Français C	Français L	Grecs C	Grecs L	Hambourgeois C	Hambourgeois L	Hanovriens C	Hanovriens L	Hollandais C	Hollandais L	Lubeckois C	Lubeckois L	Mecklenbourgeois C	Mecklenbourgeois L	Napolitains C	Napolitains L	Oldenbourg C	Oldenbourg L	Portugais C	Portugais L	Prussiens C	Prussiens L	Russes C	Russes L	Sardes C	Sardes L	Suédois C	Suédois L	Norvégiens C	Norvégiens L	C	L	C	L	Totaux C	Totaux L	Total général
1834	1	"	3	5	"	"	"	1	"	"	19	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	3	2	1	"	.	1	"	2	"					34	11	45
1835	"	"	4	5	"	"	"	"	2	"	18	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3	"	"	"	"	"	"	5	14	4	"	"	"	2	"	4	"					42	22	64
Différence	m 1	"	p 1	"	"	"	"	m 1	p 2	"	m 1	m 1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	p 3	p 3	"	"	"	"	"	"	m 1	p 11	p 2	m 1	"	"	p 1	"	p 2	"					p 8	p 11	p 19

Navires venant de la Baltique.

	Américains C	Américains L	Anglais C	Anglais L	Autrichiens C	Autrichiens L	Belges C	Belges L	Brémois C	Brémois L	Danois C	Danois L	Espagnols C	Espagnols L	Français C	Français L	Grecs C	Grecs L	Hambourgeois C	Hambourgeois L	Hanovriens C	Hanovriens L	Hollandais C	Hollandais L	Lubeckois C	Lubeckois L	Mecklenbourgeois C	Mecklenbourgeois L	Napolitains C	Napolitains L	Oldenbourg C	Oldenbourg L	Portugais C	Portugais L	Prussiens C	Prussiens L	Russes C	Russes L	Sardes C	Sardes L	Suédois C	Suédois L	Norvégiens C	Norvégiens L	C	L	C	L	Totaux C	Totaux L	Total général
1834	"	1	15	"	"	"	"	"	1	"	13	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	2	"	5	"	1	"	"	"	"	"	"	"	29	"	6	"	"	"	6	"	9	2					88	4	92
1835	"	"	11	"	"	"	"	"	1	"	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	1	"	3	"	"	"	"	"	"	"	36	"	3	"	"	"	1	"	3	1					68	1	69
Différence	"	m 1	m 4	"	"	"	"	"	"	"	m 6	m 1	"	"	m 1	"	"	"	"	"	p 2	"	m 2	"	m 4	"	p 2	"	"	"	"	"	"	"	p 7	"	m 3	"	"	"	m 5	"	m 6	m 1					m 20	m 3	m 23.

Navires de toutes les nations qui ont passé le Sund du 1r janvier au 28 février 1834 & 1835 tant de la mer du Nord que de la Baltique sans distinction des navires sur lest des navires chargés

	Américains	Anglais	Autrichiens	Belges	Brémois	Danois	Espagnols	Français	Grecs	Hambourgeois	Hanovriens	Hollandais	Lubeckois	Mecklenbourgeois	Napolitains	Oldenbourg	Portugais	Prussiens	Russes	Sardes	Suédois	Norvégiens			Total général
1834	2	23	"	1	1	34	"	1	"	"	"	2	5	1	"	"	"	38	9	"	7	13			137
1835	"	20	"	"	3	25	"	"	"	"	2	"	1	9	"	"	"	55	7	"	3	8			133
Différence	m 2	m 3	"	m 1	p 2	m 9	"	m 1	"	"	p 2	m 2	m 4	p 8	"	"	"	p 17	m 2	"	m 4	m 5			m 4.

Résumé.

Noms des nations que ont eu plus de navires en 1835 qu'en 1834	Nombre des navires enplus du 1r janvier au 28 février 1835 venant de la mer du Nord	venant de la Baltique	Total	Noms des nations qui ont eu moins de navires en 1835 qu'en 1834	Nombre des navires en moins du 1 janvier au 28 février 1835 venant de la mer du Nord	venant de la Baltique	Total	Observations
prussiens	10	7	17	danois	2	7	9	
mecklenbourg	6	2	8	norvégiens	pl. 2	7	5	
brémois	2	"	2	lubeckois	"	4	4	
hanovriens	"	2	2	suedois	pl 1	5	4	
				anglais	pl 1	4	3	
				américains	1	1	2	
				hollandais	"	2	2	
				russes	pl 1	3	2	
				belges	1	"	1	
				français	"	1	1	
			29				33	

enplus 29

Différence en moins 4

Droits du Sund

38

Nous avons démontré que le traité conclu le 17 juin 1701 entre le Danemark et les Provinces unies des Pays Bas, était encore en vigueur, puisqu'il avait été confirmé par la convention conclue entre les mêmes puissances à Copenhague le 3 7bre 1731, et par la déclaration échangée à Copenhague entre les mêmes puissances le 10 juillet 1817 en l'étendant aux provinces méridionales (Belgique)

Voyons maintenant quels sont les droits que le Danemark est autorisé à prélever au passage du détroit du Sund, d'après le traité ci-dessus du 15 juin 1701.

Ces droits peuvent se diviser en ordinaires et en extraordinaires

Droits ordinaires

Ils sont fixés :

1° Sur les marchandises dénommées au tarif du 13 août 1645 signé à Christianople joint au traité de Christianople conformément et à ce tarif qui a été renouvelé et inséré de nouveau à la fin du traité de 1701 et cela en conséquence de l'article 2 du dit traité

2° Sur les marchandises ou denrées non spécifiées dans ce tarif dont il vient d'être parlé, à un pour cent de la valeur des dites marchandises ou denrées comptée selon les endroits d'où elles viennent. Cette disposition résulte de l'article 3 du traité de 1701.

[stamp]

Droits extraordinaires ou accessoires

Ces droits sont fixés

1° par l'extrait de l'ordonnance du roi de Danemark jointe au traité de 1701 et relaté dans l'article 4 dudit traité qui porte qu'on ne pourra prendre pour l'écriture des billets de péage dans le Sund plus que ces extraits, qui font ainsi partie intégrante du traité, n'ordonnent expressément sous les peines les plus sévères détaillées dans le dit article.
Les droits dont il est ici question sont, savoir: de:

" 1/2 Rijsdale pour le Directeur de la douane
1 " d° pour les 4 Kamerer ou administrateurs
" 1/2 d° pour le scelleur et l'huissier de la douane, y compris le papier timbré

total 2 Rijsdales par Navire.

2° par l'article 5 dudit traité de 1701, ~~ta~~ ~~[illegible]~~ qui porte que pour la plus grande ~~1 Rijsdale au [illegible]~~ commodité et plus prompte expédition des maîtres de navire, les officiers de la douane seront obligés de vaquer au bureau de ladite douane tous les jours ouvriers, l'été depuis Paques jusqu'à la Saint Michel, le matin depuis 6 heures jusqu'à onze, et l'après midi depuis une heure jusqu'à sept; l'hiver depuis la Saint Michel jusqu'à Paques, le matin depuis huit heures jusqu'à onze heures, et l'après midi depuis une heure jusqu'à quatre.
Le droit extraordinaire à payer d'après cet article sera de

1 Rijsdale aux pauvres pour chaque maître de navire qui pour profiter d'un vent favorable desirera être expédié hors du tems déterminé ci dessus, ou bien les dimanches et autres jours de fête.

3° par l'article 31 du même traité de 1701, portant que l'on payera comme autrefois pour les droits de fanaux et de balises, conformément au traité de 1647

4 Rigsdaler pour chaque vaisseau chargé
& 2 Rigsdaler pour chaque vaisseau sur lest

Tels sont les seuls droits ordinaires et extraordinaires que les navires qui se rendent de la Mer du Nord dans la Baltique ou de cette dernière mer dans la mer du Nord sont tenus de payer au passage du Sund d'après les traités.

Nous allons examiner si le Danemark n'en prétend pas d'autres

Parlons d'abord des droits extraordinaires ou accessoires, nous nous occuperons ensuite des droits ordinaires.

Pour faire mieux saisir les points en discussion, nous mettons en regard, les droits extraordinaires (nominativement cités) autorisés par le traité de 1701, et ceux que le Danemark déclare percevoir dans les observations qui accompagnent la copie du tarif signé le 31 décembre 1833 et remis le même mois au M^tre plénip. de France à Copenhague

Droits (extraord.) autorisés par le traité de 1701		Droits extraordinaires prétendus sous le nom Sportler og Skrivepenge) d'après le tarif du 31 Xbre 1833 (a)	
Pour le Directeur de la Douane	½ Rigsd. sp.	pour le Directeur de la douane	½ r. Species
Pour les 4 Kamerer	1.- d°	pour argent de passeport (Pas penge) qui comprend les droits du Kammer du Scelleur (Stempelforvalteren) le papier timbré &	2 - d°
Pour le Scelleur et huissier (y compris le papier timbré)	½ d°	pour les deux courreurs ou messagers (Underloopere)	¼ - d° ou 12 Skyrs
Pour les pauvres par navire qui se fait expédier hors du temps, déterminé dans l'art. du traité, ou bien les dimanches et autres jours de fête	1 R. sp.	pour le vaisseau de garde	⅛ ou 6 d°
Pour droits de fanaux par navire chargé	4 R. sp.	pour droit de fanaux (suivant 1812.) par navire chargé	4 sp.
d° sur lest	2 d° d°	d° sur lest	2 d°

aux traités.

(a) On doit faire observer que d'après la demande expresse de M. de Laroquette (alors chargé en Danemark le ... plénipotentiaire de France, en accusant réception de ladite copie du tarif, déclara qu'il ne l'apprécierait qu'en tant qu'elle était conforme

Report des droits ~~extraordinaires~~ autorisés par les traités . . . .

Report —

Suite des Droits extraordinaires d'après le tarif danois remis à la France en Décembre 1833.

Les droits extraordinaires relatifs d'autre part sont payables par tous les navires.

Les Droits extraordinaires ci-après ne doivent l'être que dans certains cas.

1 — à l'Inspecteur de la douane — 1 R. Specie

à son quartier maître sur la chaloupe de l'inspecteur — " 6 Styvers

Nª les droits [illegible] ci-dessus payés à l'inspecteur et à son quartier maître, ne sont dûs que lorsque les papiers du navire ne prouvent pas qu'il appartient à la France, ou quand, conformément à l'article 9 du traité (du) servir à délivrer le passeport (Passe) ou déterminer quels droits il doit payer.

2 — au traducteur (Translateuren) — pour (Angivelsens Udfærdigelse) d'un navire chargé — " 24.

d° sur lest ou chargé de charbon — " 12.

— Lorsqu'on veut avoir un calcul spécial de ce chaque importateur (Indlader) doit payer de droits

pour 1 jusq. 4 connaissements — " 32

pour chaque connaissement en sus — " 8

pour 1 jusqu'à 6 coquets — " 32

pour chaque coquet en sus — " 5

3 — à l'écrivain de la passe du Sund (Passkriveren) lorsque le capitaine du navire (Skipperen) désire emporter avec lui la passe (forlanger sit medbragte Pass tilbage) — " 8

(§ 14) Nª Le Rigsdaler Specie de la douane du Sund se compte au pair pour 2 ~~Rigsdaler~~ Rigsbankdaler (ou Rigsdaler de banque en papier. Le Rigsdaler Specie se divise en 48 Styvers, valant chacun 4 Skilling de banque en papier. Le Rigsdaler de banque se divise en 96 Skilling.

Report —
Suite des droits extraordinaires d'après le tarif donné remis à la France en Décembre 1833

4 – Impot extraordinaire pour les pauvres (Overordentlige Fattigespenge) — 1 Rixdaler (?)

a) Lorsque le capitaine desire être expédié hors du temps fixé pour l'expédition ordinaire (article 5 de la lettre de 1701) (§ 18 du tarif ci dessus) (aa)

c) Lorsque les documens sont envoyés à Elseneur pour être expédiés avant l'arrivée du navire ~~[illegible]~~ venant du Sud

b) lorsqu'on desire être expédié avant que le navire venant du Nord ait passé la ligne de la douane

d) Lorsque le capitaine part (Seiler bort) sans emporter avec lui sa passe (du Sund) dite douane (Uden at medtage sit Øresunds Toldpas)

e) Lorsque les documens sont portés à terre par d'autres que par le Capitaine, le (Styrmanden) ou le marchand voyageur lui même (den reisende Kiøbman selv)

5° – d'après le § 20

a) une amende est payée quand on a fait une déclaration inexacte de la nature et de la quantité du chargement, de même que lorsque le navire passe le Sund, sans nécessité

(aa) § 18 du tarif envoyé à la France en Xbre 1833
" Aussi bien dans le Sund que dans les Belts, les chambres de douane sont
" tenues d'expédier les navires qui se présenteront sans égard à l'heure du jour, mais
" le temps
" (men desvigentlige Expeditionstid indskrænkersig til alle Søgnedage) (le vendredi
" avant midi jusqu'à 2 heures ½ excepté) entre Pâque et la Saint Michel depuis
" 8 heures jusqu'à 11 heures du matin, et depuis 2 heures ½ jusqu'à 7 dans l'après midi,
" de même qu'entre le jour de la Saint Michel et Pâque depuis 9 heures jusqu'à 11 avant midi
" et de 2 heures ½ jusqu'à 5 dans l'après midi.
" On doit cependant faire observer (Dog er det fornødent at tilkjendegive) que les expéditeurs
(Klareringsmænd) au Sund s'arrangent en ce qui concerne l'étendue de l'expédition (udvide begrem Expeditionstid) de manière que les capitaines peuvent, à d'autres heures que celles fixées, présenter
" (indlevere) les documents de leurs navires et de leurs chargemens en faire leur déclaration (giøre deres Forklaring) à la chambre de douane du Sund pour pouvoir ~~être~~ être expédiés, savoir dans les
" mois d'Avril, Mai, Juin, Juillet, Août et Septembre de 4 heures du matin à 10 heures

indispensable (*udenfor Nödvendigheds Tilfælde*) ~~et cette amende~~ avant d'avoir acquitté les droits, et cette amende ~~plus ou moins~~ élevée suivant le degré de la préméditation, jusqu'au double du montant des droits ~~fraudés~~ (qu'on a voulu frauder *af de interderet bevægne Rettigheder*)

b) Lorsque les vaisseaux destinés pour Copenhague, font voile pour ce port sans être expédiés à la douane du Sund et qu'ils envoyent de là leurs

" du soir, et pendant les autres mois de l'année, lorsque la navigation n'est pas interrompue par les glaces, depuis 6 heures du matin jusqu'à "8 heures du soir."

( ) Le 5 septembre 1833 j'écrivais à Mr le Duc de Montebello, a cette Ministre plénipotentiaire de France à Copenhague

" Il est d'autant plus important que V. E profite de cette circonstance (Réclamation en faveur d'intérêts français compromis) pour que nos justes droits ne soient pas méconnus, que plus mon séjour se prolonge dans ce pays et plus je me confirme dans l'opinion émise par moi le 29 mai 1832 dans une dépêche adressée à Mr le Mis d'Eyragues, à cette époque chargé d'affaires de France en Danemark " petit à petit et comme à la sourdine le gouvernement danois, ou ses agens inférieurs augmentent les droits, tantôt sur un point, tantôt sur un autre; on établit des règles et on inflige des amendes dont les traités ne disent pas un mot. Aussitôt qu'une violation ou une extension de traité s'est glissée inaperçue et sans contradiction pendant un certain laps de tems, ce gouvernement invoque non pas les conventions diplomatiques puisqu'elles sont muettes ou contraires à ce qu'il réclame, mais l'usage, mais la coutume qui selon " lui a formé prescription.

" A cette occasion je prendrai la liberté de vous rappeler le paragraphe de la lettre que j'ai eu l'honneur de vous écrire le 22 juillet dernier dans laquelle en vous citant ce que j'écrivais à Mr le Mis d'Eyragues le 16 mai 1832 et la réponse de M. de Krabbe à M le Baron de Lasalle du mois de septembre suivant, je vous priais de vouloir bien réclamer la copie du tarif de la douane du Sund donnée à la Russie, à l'Angleterre et à la Prusse, en vous renouvelant l'invitation de n'accepter cette copie, de même que l'ont fait les ministres de ces trois puissances, que comme un simple renseignement et sous toutes réserves. Ceci est de la plus haute importance et c'est pour ce motif que je crois devoir insister. ~~Ce~~ Le Gouvernement danois a plus d'un point de ressemblance avec le gouvernement papal. Comme lui il profite de toutes les fautes ou inadvertances des autres gouvernements, et des moindres concessions accordées par suite de l'inexpérience de leurs agens; comme lui aussi il les rappelle sans cesse comme des droits acquis; il tend toujours à empiéter et ne cède jamais que lorsqu'il y est absolument forcé et toujours à son corps défendant."

papiers pour l'expédition, ils doivent payer 5 Rigsbankdaler argent effectif

6° d'après le § 9 de la copie du dit tarif

Lorsque les vaisseaux français prennent des marchandises dans un port étranger à la France, en les portent dans le port d'une nation non privilégiée (til et upriviligieret Sted) ils payent sur les marchandises (omhandlede Varer) mentionnées dans le § 7(6) 1 1/4 p%.

Dans le même cas ils payent pour les vins d'Espagne et de Portugal

pour un Fad (	) 4 Rigsdaler	
— un Pibe (	) 2	d°.
— un Oxhoved (	) 1	d°.
— un Ahme (	) "	32 Styver
— un Ancre (	) "	8 d°.

7° — d'après le § 10 du tarif de 1833

Lorsqu'un chargement est pris dans un port étranger pour compte étranger et est porté dans un lieu qui paye (erlægger) le (ou est soumis au) droit de Rosenoble (c) on paye un Rosenoble pour le chargement et 4 Rigsdaler (dans cette espèce) 36 Styvers. Les chargemens de harengs et de sel sont exceptés.

8° Le § 16 indique les endroits où les navires qui passent le Sund doivent se placer pour être expédiés dans la ligne entre la batterie de pavillon (Flagbatterie) de Kroneberg et la pointe nord d'Helsingborg. (d)

— [illegible]

— [illegible]

(d) On fait payer une amende aux capitaines qui font mouiller leur navire sur un point autre que celui qui est prescrit, quoiqu'ils y soient souvent forcés par la nécessité ou parce que cela leur est plus commode, sans nuire en aucune manière à la douane.

Droits ordinaires

Danemark – Hollande
traité du 15 juin 1701
art. 3. marchandises non dénommées n'auront payé que 1 p% de leur valeur.

Sund

L'article III du traité conclu le 15 Juin 1701 entre le Danemark et les Pays-bas (Hollande) porte:
"à l'égard des marchandises qui ne sont pas "spécifiées dans le dit rôle de peage de l'année 1645 "elles payeront la même chose au péage du Sund "selon leur valeur, et cette valeur sera computée "selon les endroits d'où elles viennent et elles "payeront un pour cent de cette valeur."

Le Danemark ayant contrevenu à cette disposition du traité de 1701 en chargeant differentes marchandises non dénommées au tarif de 1645 d'un droit plus fort que de un pour cent de la valeur, en les taxant non [illegible] dans la proportion de leur valeur, mais d'après leur poids, contenance &, veut prétendre que le traité a dessiné et perimé dès 1721 puisqu'il n'avait été fait que pour 20 ans.

Les Danois soutient que ce traité a été confirmé plusieurs fois

1° D'abord par la convention du 3 7bre 1731 à Copenhague contractante Chrétien VI, roi de Danemark et les Etats generaux des provinces unies des pays bas et Danois analysé par M. de Reetz gentilhomme de la chambre de S. M. Danoise et attaché à son département des Affaires étrangères dans son Répertoire historique et chronologique des traités conclus par la couronne de Danemark jusqu'à 1800 Göttingue 1826
"Le traité de commerce du 15 juin 1701 est "confirmé, et les sujets des parties contractantes "pourront librement trafiquer les uns avec "les autres. Les Etats généraux payeront les "arrérages qu'ils doivent au Roi."

2° par la déclaration, signée à Copenhague le 10 Juillet 1817, entre les cours de Danemarke

et des Pays Bas, sur les intérêts mutuels du commerce et de la navigation des deux royaumes, déclaration qui se trouve dans le Supplément au recueil des traités de Martens t. VIII p. 133.

Il est donc constant que toutes les dispositions du traité de 1701 peuvent être invoquées par toutes les nations privilégiées, qui ont le droit de s'appliquer ~~les dispositions~~ celles qui se trouvent soit dans les traités conclus avant le traité qu'elles ont fait elles-mêmes, soit dans tous ceux qui le seraient postérieurement.

Jusqu'au moment où, ce que le Danemark veut appeler aujourd'hui ~~le~~ tarif du Sund eut été communiqué aux différentes puissances, savoir: à la Prusse le 10 janvier 1827

à la Russie le . . . . tableau du tarif envoyé en 1829 ou 1830 d°

à ~~la France le~~ l'Angleterre . . . . . . d° 3 décembre 1833

à la Suède le

on ne connaissait, on ne devait connaître et on ne connait régulièrement encore officiellement que le tarif de 1645, car il n'a pu dépendre du Danemark d'apporter seul des modifications à un tarif rappelé au surplus nominativement dans les traités récents. Le Danemark ferait un mystère de ce tarif modifié secrètement partiellement, et se contentait de dire que tous ceux ~~qui avait~~ publiés +

+ depuis 1645 soit par Marien, soit par Thaarup etc étaient pleins d'inexactitudes; et ce n'était que sa demande ~~taire~~, les puissances ci-dessus désignées qu'il s'est déterminé à leur communiquer officiellement son nouveau tarif modifié par lui seul, sans aucun droit, et que toutes les autres puissances qui l'ont reçu n'ont reçu que ce qu'il était conforme aux traités.

On peut encore citer à l'appui de l'obligation imposée au Danemark, de ne prélever que 1 p% sur les marchandises non dénommées dans le tarif de 1645, par l'article 3 du traité de 1701, 1° l'art. 4 du traité conclu avec la Prusse le 17 juin 1818

« Les vaisseaux prussiens payeront les droits, etc. etc.

» La douane du Sund sera payée selon le tarif de 1645, » ou de telle manière dont par des conventions ultérieures » le Danemark pourra tomber d'accord avec les nations les plus » favorisées. Quant aux marchandises dont il n'est pas fait » mention dans le tarif, les sujets prussiens ne payeront que » un pour cent, comme cela se fait de la part des nations » les plus favorisées. »

2° L'article 7 du traité conclu avec la Russie le 8/19 Octobre 1782 ainsi conçu:

« En outre S. M. D., accoutumée à favoriser les intérêts

Une autre preuve que le Danemark lui même
considère même en ce moment le traité de
1701 comme étant encore en vigueur,
c'est qu'il en suit ~~la plupart~~ toutes les stipulations,
~~non~~ à l'exception toutefois de celles contenues
dans l'article 3 par lequel ~~il~~ s'est engagé
à ne prélever qu'un pour cent sur la valeur
des marchandises non dénommées au tarif
joint au traité de 1645, et parmi les
stipulations du traité de 1701 que le
Danemark suit nous citerons celle qui
alloue certains émolumens aux Directeurs ~~et~~
employés de la douane du Sund, dont il
n'est fait mention dans aucun autre traité,
et qu'on ne pourrait pas exiger si le
traité de 1701 était périmé.

„de l'Empire de Russie, comme ceux d'une ancienne
„~~puissance~~ amie et alliée de sa couronne fera jouir les
„sujets russes pour tous les droits du Sund en général d'un
„traitement égal avec les nations les plus favorisées au
„Danemark en ne leur faisant payer s'entend qu'un
„pour cent pour toutes les marchandises dont il n'est
„pas fait mention dans le tarif."

~~(traité dit de Rescision)~~

Un publiciste danois que nous avons déjà cité, M. Schlegel, qu'on n'accusera certainement pas de diminuer les droits de son pays dit positivement dans l'ouvrage, dont il a été fait mention plus haut, que le traité de 1701 est encore en vigueur; voici les paroles textuelles:

(qui fut remis en vigueur (som herved sattes i Kraft igien) () par le traité dit de rescision)

« "Le traité de Christianople qui fut ~~ratifié~~ confirmé dans les dispositions essentielles en substance ~~[illegible]~~ mais avec différentes additions (men forøget, med adskillige Tillæg) par le traité conclu pour 40 ans avec les Etats généraux le 15 juin 1701. En 1725 on entama des negociations pour un nouveau traité de commerce, elles furent continuées (fortsattes) en 1732, mais le traité ne fut pourtant pas terminé (kom dog ikke i stand), d'où il résulte que celui de 1701 est encore en vigueur." (hvorover Tractaten af 1701 endnu er den gieldende) p. 294 ou est encore celui qui est en vigueur.

(i det væsentlige)

(Stadfæstet)

(suivant Schlegel on dit cependant que ce ne fut que pour 90 ans.)

() Par le traité dit de rédemption du 9 8bre 1649 la hollande fut exempte du payement du droit du Sund ~~[illegible]~~ pendant 36 ans, moyennant une redevance annuelle, ce qui annulla le traité de 1645 dit de Christianople, ~~qui fut remis~~ reprit toute la force lorsque par le traité dit de Rescision du 26 7bre 1653, les hollandais consentirent à payer de nouveau les droits du Sund

Il y a directions à prendre
Pour se rendre de la mer du Nord dans la
Baltique et réciproquement
1. par le Sund
en doublant le cap Skagen, pointe septentrionale
de ~~sa~~ la province danoise du Jütland, ~~et~~ traversant
le Kattegat, mer (en partie) intérieure, entre cette province
et la Suède, ~~commun~~ intimement au Skagerrak qui est une continuation de la mer du Nord ~~traversa~~ le détroit du Sund près
d'Elseneur (Helsingör) dans l'île de Sélande
où chaque navire paye un péage à la douane
de la dite ville
La durée du voyage ordinaire du havre par exemple
à Elseneur est de jours et de d'Elseneur à St Pétersbourg
2° par le canal de Kiel ou de Holstein
Les navires ~~remontent~~ remontent la rivière d'Eyder dans laquelle
ils entrent près de Tonningen et suivent le
canal jusqu'à Kiel, port sur la Baltique

3° par les détroits appelés petit et grand Belt
en doublant le cap Skagen, longeant la côte du
Jütland jusqu'à ~~Middelfart~~ Fridericia ou plutôt
Kolding où se trouvent les droits suivant ensuite
la côte du Schleswig et passant du petit Belt
dans la Baltique entre le Schleswig et l'île danoise
de Fionie (Fyen). Si les navires passent
par le grand Belt, après avoir également
doublé le cap Skagen, ils s'éloignent bientôt de la côte
du Jütland et passent le détroit qui sépare
les îles danoises de Fionie et de Sélande;
ils payent dans ce cas les droits soit à Nyborg
en Fionie, soit à Corsöer en Sélande
4° par le canal de Götha qui traverse toute la Suède
depuis Götheborg (Gothembourg) jusqu'au golfe de ~~Stockholm~~ (ou du moins par eau)
~~Ces~~ Ce sont les quatre seules voies par mer pour
se rendre de l'Europe occidentale & par la
mer du Nord dans la Baltique

4° En remontant l'Elbe jusqu'à Altona ou Hambourg, déchargeant les marchandises dans l'une de ces deux places on peut ~~on~~ les faire porter par la voie de terre savoir :

4° par l'excellente chaussée ~~entre~~ qui existe toujours bien entretenue entre Altona et Kiel, chaussée ~~que l'on se propose de changer en chemin~~ uniquement qui traverse le Holstein et qu'on se propose même de changer en chemin de fer.

5° par le chemin infiniment plus court de Hambourg à Lübeck situé dans presque toute sa longueur sur le territoire du Holstein dépendant du Danemark, mais qui se trouve dans un état détestable, parceque le Danemark qui ne veut nuire ni à Kiel, ni au Sund, ne veut pas permettre qu'on le répare convenablement.
Plusieurs fois des négociations ont été entamées pour ~~obtenir~~ la permission de réparer ce chemin, pour le convertir même en chemin de fer ; mais le Danemark a toujours éludé la conclusion. Hambourg étant la ville centrale et la banque de tout le nord, et Lübeck étant le point de rendez vous des bateaux à vapeur qui se rendent à St Pétersbourg ; Et la distance entre les deux premières de ces villes n'étant que de ... on ne saurait douter que les marchandises ne prissent bientôt cette voie et quel serait le résultat un tort grave pour la douane du Sund
Ces deux villes ~~Hambourg surtout~~ y gagneraient

beaucoup, ~~parce que~~ la première surtout qui ~~devra~~ leur déjà l'entrepôt où la plupart des négociants de Danemark de Suède et de Norvège vont faire leurs approvisionnements en marchandises de l'Europe occidentale et de l'Amérique qu'ils y trouvent à meilleur compte qu'au lieu même de production et avec des crédits infiniment plus longs que ceux qu'on accorde en France, en Angleterre &c. On doit ajouter que les Hambourgeois sont accusés de falsifier les marchandises et d'en fournir d'assez mauvaise qualité comparative, mais à bon marché. On pourrait craindre que les ~~armateurs~~ négociants français et anglais y trouveraient moins leur avantage, outre la diminution de leur navigation qui s'arrêterait nécessairement à Hambourg, et ne se prolongerait plus jusqu'à la Baltique.

Notre intention en redigeant ce memoire
a seulement été de (est resté borné à) traiter qu'un
seul point, l'inexecution de la part de[s] régens d'une disposition
du traité de 1701, dont nous avons dû
justifier la force et la vigueur actuelle
puisque dans cette réponse au mémoire
suédois le Dannemark la contester,
en l'établissement de certains usages
et de certaines mesures il n'est fait aucune mention dans ce traité
sur lequel nous avons
uniquement insisté parce qu'il est
applicable à toutes les nations.

Si nous examinions maintenant les
traités conclus par la France avec le
Dannemark nous serions forcés de
reconnaître que les négociateurs de ceux qui l'ont été
postérieurement à 1701, ont agi
avec quelque légereté et sans
consulter, ce c'était
leur devoir, ce qui avait été fait depuis
le traité de 1645.

Que doit faire la France?
doit elle intervenir dans les discussions
entamées en le moment
par la Suède et l'Angl. et qui
se vident au + cert. a Londres ou
le [illegible] anglais au Danem. M.
Mac Gregor vient d'être rappelé?

ou bien attendre . . .

Inconvenient de ne pas intervenir!
inconvenient d'intervenir?
opinion sur le memoire precedent
sur les reponses du Danemark et
la replique de la Suede

Dans son premier memoire la
Suede s'etait placée sur un
mauvais terrain, puisqu'elle a avancé
des faits, ~~et pr[illegible]~~ dont
l'inexactitude etait facile à
demontrer — et ~~[illegible]~~
demand~~ée~~ des droits dont elle
jouissait depuis longtemps, aussi
le Danemark a facilement refuté

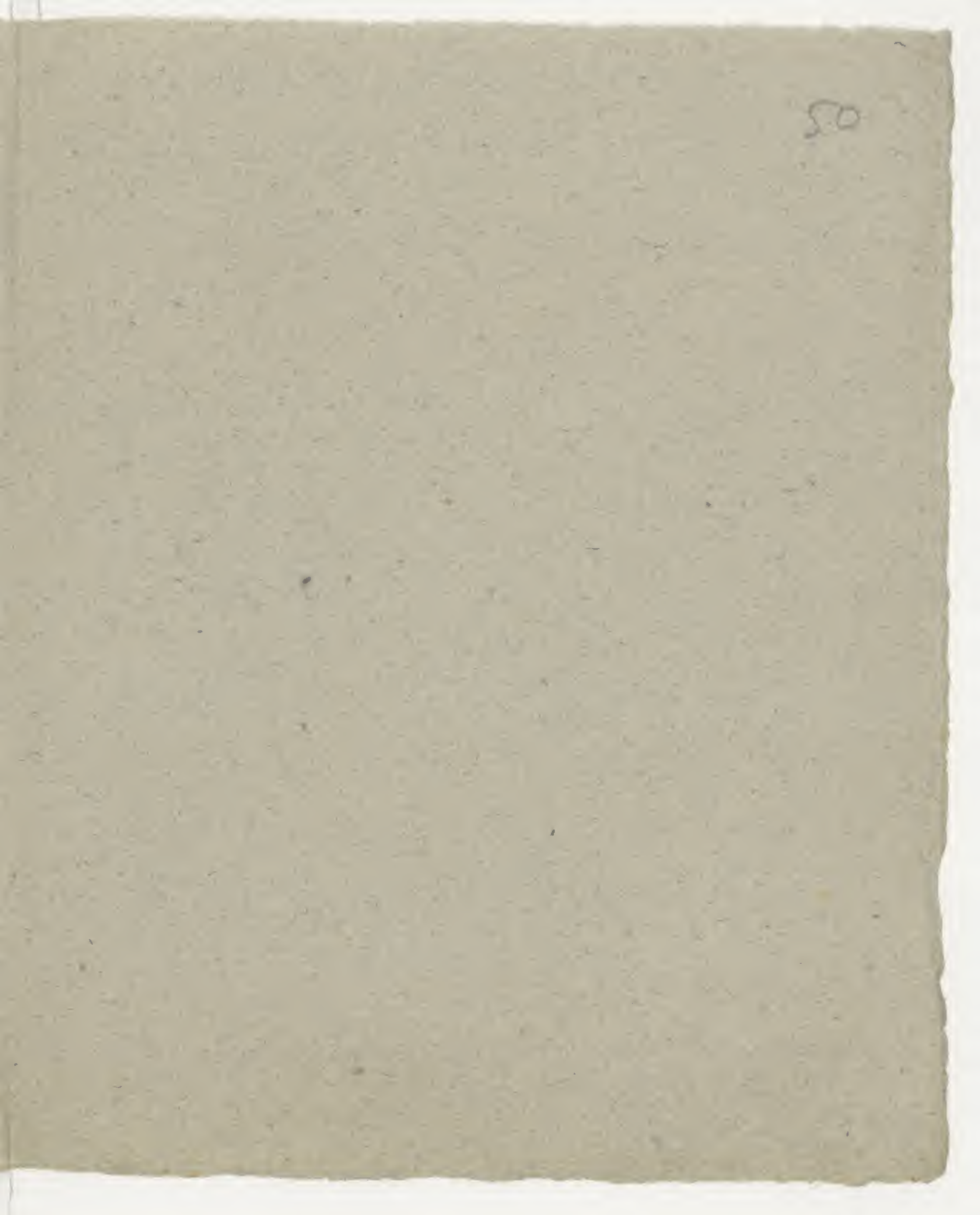
une grande partie de ces observations

Dans la replique la Suede a eté
plus prudente en bornant à 3
points ses demandes

Lettre du Ministre des Affaires étrangères du 11 septembre 1830

" J'ai lu avec intérêt les informations que vous avez recueillies sur le tarif des droits du Sund, et je ne puis que vous engager à vous occuper, ainsi que vous en avez conçu l'idée, d'un travail dans lequel se trouverait établie la proportion de ces droits relativement à la valeur des marchandises françaises. Quant aux évaluations d'après lesquelles cette proportion pourrait être calculée, vous les trouverez à la première colonne d'un tableau qui vous a été envoyé par le Département et qui présente les résultats du commerce général de la France en 1827. Il me paraît évident d'ailleurs que si sur quelques articles principaux de notre exportation, les taxes actuelles étaient trop fortes, nous serions en droit, comme l'ont fait les anglais de réclamer des dégrèvemens partiels, sans attendre que toutes les puissances s'accordent pour demander une révision générale du tarif. "

Il a été répondu le 21 7bre 1830 N° 7.


50

Institution du droit de la nature et des gens, par Gérard de Rayneval nouvelle édition 1832.

51

T. 1.

P. 297 § 5, chap. X De la mer, Livre II, Des rapports de nation à Nation.

§ 5 „ Les mers particulières non enclavées sont soumises à la règle générale d'après le même principe sur lequel elle est fondée ; (La mer est libre) et ni la force, ni le tems ne peuvent en procurer le domaine privé. Des conventions seules peuvent produire cet effet. Quant aux simples prétentions elles n'ont jamais été comptées parmi les moyens d'acquérir.

§ 7 Les détroits sont des passages pour communiquer d'une mer à l'autre. Si l'usage de ces mers est libre, (voir § 5 ci dessus) la communication doit l'être également ; sinon, la liberté de ces mêmes mers ne serait qu'une chimère. Il peut exister des conventions ou des usages contraires à ces assertions, mais ce ne sont que des exceptions ; et le principe n'en demeure pas moins intact. (28). Au pis aller, la liberté du passage est une servitude nécessaire, et tout obstacle à son exercice serait une offense.

§ 8 Mais on sentira facilement que ce qui vient d'être dit des passages, des communications nécessaires, n'est point applicable aux mers closes, aux golfes, aux anses, aux havres, aux rades, aux côtes &c

§ 9. Une mer totalement enclavée dans les

(28) De ce que dans certains passages la mer se resserre, elle ne change pas pour cela de nature ; et si par exemple la mer d'Allemagne est libre, de même que l'Océan, il est évident que le point de communication, savoir la manche, quand même elle ne serait qu'un détroit dont les côtes appartiendraient à la même nation, est libre également : dans le cas contraire, ou pour mieux dire, s'il était possible qu'il existât une propriété exclusive, pourquoi appartiendrait elle à

terres d'une nation est censée faire partie de son domaine, et elle peut à son gré en permettre ou interdire l'entrée, s'il est susceptible de défense, des (29) deux rives. ~~Cela peut~~

§ 13 .... il n'y a point de prescription entre nations ....

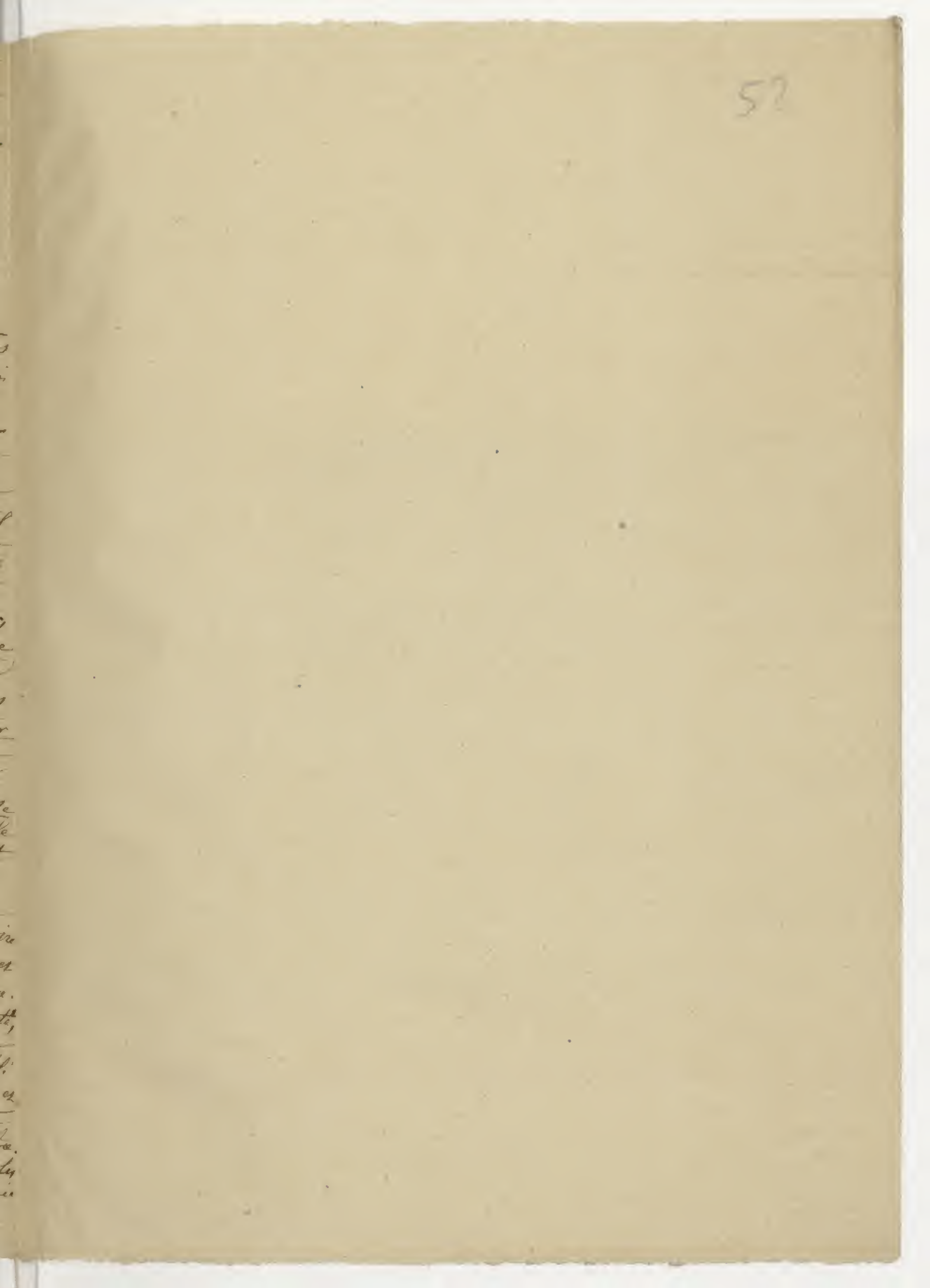
---

l'Angleterre plutôt qu'à la France? mais nous disons qu'elle n'appartient ni à l'une ni à l'autre de ces puissances.

D'après ce principe, le Sund ou pour mieux dire l'usage du Sund n'appartient pas exclusivement au Danemark; ce passage est libre pour toutes les nations, parcequ'il forme une communication nécessaire entre deux mers reconnues libres; sans doute le Danemark perçoit un droit à Elseneur, mais le droit n'est ~~point~~ nécessairement une conséquence de ~~la~~ propriété exclusive; il a eu originairement pour objet l'entretien des fanaux et d'autres dépenses nécessaires pour la sureté de la navigation. On prétend que c'est pour pareille cause que le Danemark

(a) a établi un droit à l'époque où la Hanse teutonique (a) absorbait à peu près tout le commerce de la Baltique. Si l'on admet la propriété du Danemark sur le Sund, il faut admettre également comme une conséquence le droit de permettre ou d'interdire aux nations de l'ouest l'entrée de la Baltique, et aux nations du Nord l'entrée de la mer germanique. Si, par un usage immémorial et non contesté, la cour de Copenhague est considérée comme souveraine du Sund, le même usage en a établi la libre jouissance, le transitus innoxius; et de là résulte au moins une servitude, que cette cour ne peut ni détruire, ni restreindre que par la fo...

(29) De cette nature était la mer Noire avant les conquêtes que les Russes ont faites de la Crimée d'Oczakov &c.



On se demandera sans doute comment il se fait que des abus si criants, si nombreux et [illegible] ne sont pas [illegible] si faciles à signaler

puisque une grande partie se résume dans un tableau [illegible] et quelques [illegible] ne peuvent être dans la main de tout le monde, que des abus subsistent encore et depuis si longtemps.

La réponse est délicate, car on ne peut la donner sans paraître exagérer, disons le franchement sans [illegible] d'injurie la plupart des légations et les ministères eux mêmes

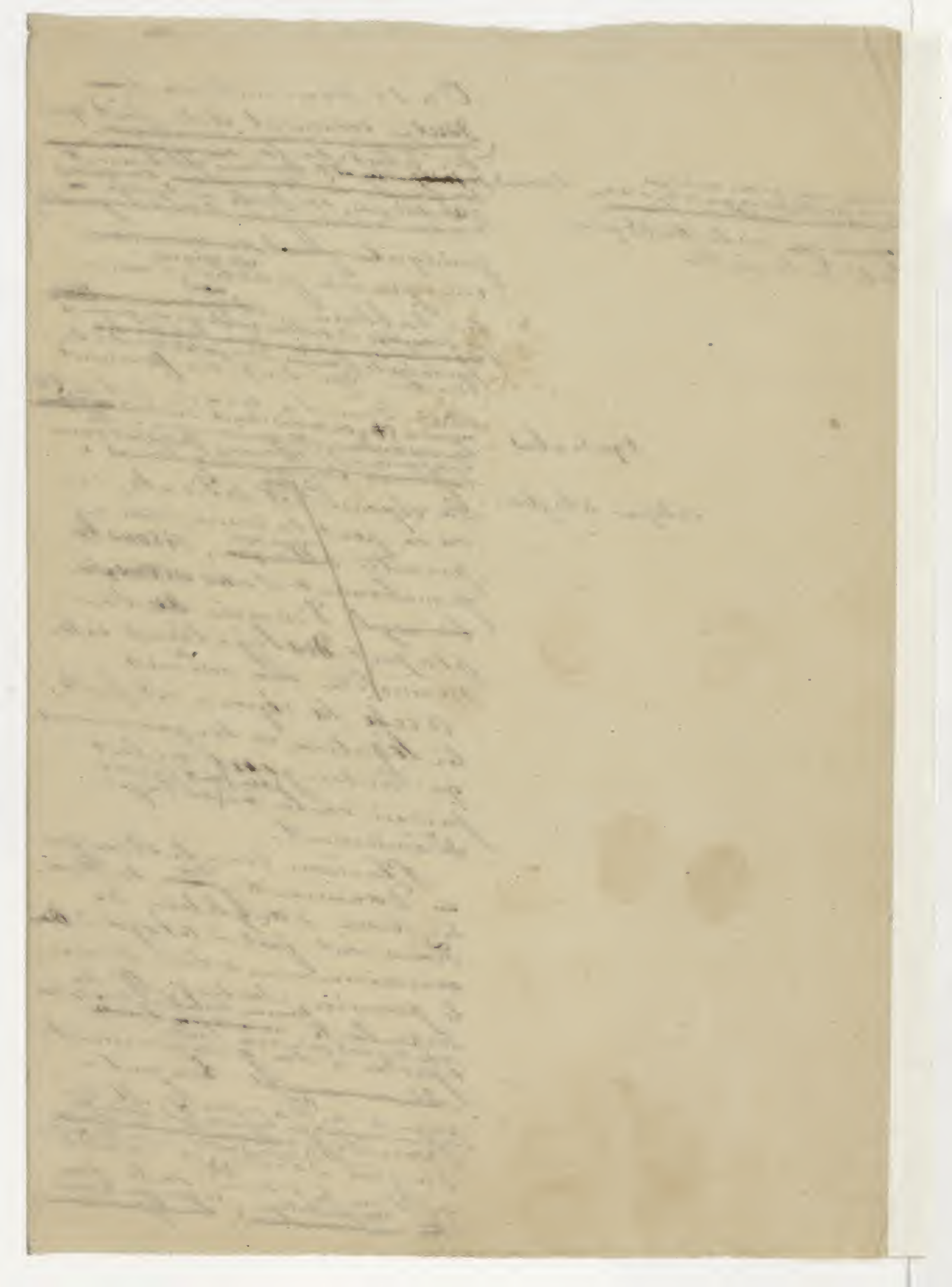
Cela la réponse est facile, les légations et les gouvernements qui les dirigent ne les ont jamais voulu ou entrepris sérieusement.

Plusieurs Consuls étrangers, ceux de Prusse, en Danemark, de Russie, d'Angleterre, de France ont fait à cet égard leur devoir; consciencieusement le premier surtout, M. de Sorkenbeck homme habile et [illegible] n'a rien laissé ignorer à son gouvernement. Lorsqu'il a présenté ses rapports, M. de [illegible] Bernstorff [illegible] d'origine [illegible] à empêcher qu'il ne fut donné suite aux représentations; [illegible]

et nous nous avons indiqué qu'une partie parce que nous n'avons [illegible] voulu traiter qu'un côté de la question

+ que des abus

et depuis si longtemps



Droit du Sund

Dans le chapitre que Schlegel a consacré à l'histoire des droits du Sund dans son ouvrage
il entremêle les droits ou la suprématie des rois de Danemark sur les golfes intérieurs et les petits détroits entre des provinces qui leur appartenaient (et qu'on ne saurait confondre) avec le droit sur le détroit du Sund qui sépare l'île de Sélande province du Danemark de la Scanie qui dépend de la Suède, détroit qui unit deux grandes mers la mer du nord et la Baltique.

Parmi les anciens auteurs qu'il cite, entre autres Saxo grammaticus, la plupart comprennent sous la dénomination de danois, les Norvégiens et les Suédois.

Les rois danois dit cet écrivain entretenaient depuis un temps immémorial des vaisseaux de guerre qui protégeaient les marins étrangers qui se rendaient dans ces parages, surtout pour y pêcher des harengs qui y ont été longtemps fort abondants, contre les pirates qui les infestaient.

+ vers la fin du onzième siècle le droit des rois de Danemark sur le Sund pour permettre ou défendre l'entrée était déjà reconnu comme très ancien

+ Dès 1202 ils firent construire des fanaux à Falsterbo et ce fut une nouvelle raison de percevoir des droits sur les navigateurs.

— Les Jarl des rois danois (Dans les anciens temps) étaient tenus de se tenir sur les côtes (mais surtout dans le Sund) avec des vaisseaux armés pour protéger ~~contre les pirates~~ tous les navigateurs, même étrangers contre les pirates qui les infestaient

— Le Danemark exerçait sur les deux Belt de même que sur le Sund un droit régalien reconnu par toutes les nations, et dès les temps les plus anciens il percevait des droits sur tous les navigateurs qui passaient ces 3 détroits.

---

(1) ~~à quelle~~ est l'époque la plus ancienne de la réunion de la Scanie au Danemark et à quelle époque a-t-il cessé de la posséder?

— A différentes époques les rois de Danemark ont haussé les droits du Sund et ont accordé des privilèges aux nations qu'ils ont voulu favoriser. en 1430 — sous le roi Éric de Poméranie les droits furent haussés parceque la guerre avait épuisé les finances + de guerre, d'y faire partie de vaisseaux de ligne ... et ces rois se sont toujours retranchés sur leur droit de souveraineté, leur prérogative, qu'ils ont souvent défendu d'y passer, d'y porter des marchandises +

— Il fut même interdit aux étrangers de passer par le Belt pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique et réciproquement, ils devaient passer par le Sund. Par un traité du 6 août 1490 avec l'Angleterre, les navires anglais pouvaient passer par le grand Belt, mais dans ce cas ils payaient des droits à Nyborg.

— Schlegel prétend, contre l'autorité de Molesworth, (Anglais) Holberg et Schytte (Danois) que le traité de Spire conclu le 23 mai 1544 entre Charlesquint, comme souverain des pays bas et Christian III n'est pas le premier dans lequel on ait fixé les droits du Sund.

— Le traité du 25 Juillet 1560 conclu à Odense entre le roi Frédéric II et les villes anséatiques (vendiske) de Lubeck, Hambourg, Rostock, Stralsund, Wismar et Lunebourg, régla les droits qu'elles auraient à payer au Sund et aux Belts. Ce fut ce même roi qui fit commencer en 1574 la forteresse de Kronebor qui haussa les droits du Sund pour en payer les frais.

— Christian IV les augmenta aussi pour faire face aux dépenses dans lesquelles l'avaient entraîné la guerre de Calmar — il fut forcé de les abaisser, mais il les haussa de nouveau en 1638 après la guerre de 30 ans, — pour les réduire de nouveau le 13 août 1645 par le traité de Christianopel conclu avec les hollandais et qui sert de règle depuis — Par le traité dit de rédemption du 9 octobre 1649 entre le Danemark et la Hollande, les hollandais furent exemptés du payement des droits du Sund pour 36 ans moyennant une rente annuelle de 350 000 Gylden de Hollande; mais ce traité qui déplut en Danemark comme en hollande fut aboli par celui du 26 7bre 1653 qui replaça dans toute sa force le traité de Christianopel.

détroits d'un autre traité du 1701 encore en vigueur.

— Les Suédois pouvaient passer librement le Sund d'après les traités de 1570 signé à Stettin et de Knaröd du 1613, à l'exception des boissons qui payaient des droits et du corps du navire. Par le traité de Bromsebro du 13 août 1645, ils furent exempts de toute espèce de droit, peut-être à avoir que la Scanie fut cédée à la Suède par le traité de Roeskilde du 1658 confirmé par celui de Copenhague des 27 mai & 6 juin 1660 qui stipula que les Suédois ne percevraient rien du droit du Sund, mais qu'ils recevraient seulement une indemnité pour les frais d'entretien des feux sur la côte de Scanie. Par le traité de Frederiksberg du 3 juillet 1720, les Suédois s'obligèrent à payer le droit du Sund et du Belt comme la nation la plus favorisée et ce traité a été confirmé par ceux de Jönköping du 10 7bre 1809 et de Kiel 14 janvier 1814.

— traités relatifs au Sund avec la France
5/15 9bre 1645
14/24 juin 1663
23 Août 1742 —

— prétend que dans les traités le Danemark a stipulé qu'en cas de séparation de la Scanie les droits du Sund seraient réservés à la couronne danoise.

— Les détroits de la Manche et de Gibraltar sont trop larges pour qu'on puisse y faire valoir un droit semblable à celui du Sund qui n'a que 3/4 de mille dans sa partie la plus étroite, entre Elsineur et Helsingborg. D'ailleurs les pays situés de chaque côté des deux détroits ci-dessus ont été sous deux gouvernements différents.

— Reconnaît que la prescription n'est point considérée entre les États comme une manière légale d'acquérir, quoique, ajoute-t-il, une possession immémoriale puisse être considérée ainsi.

— Feux établis avant la séparation de la Norvège depuis Lindesnaes, et après cette séparation depuis Skagen jusq. Bornholm et Christiansand

— avouer, dans le procès, que depuis 1814, les puissances reconnurent qu'il était de leur intérêt de laisser le Danemark en possession inviolable de cet ancien droit dont il usait d'une si manière si libérale envers tout le monde commerçant.

— Les navires danois n'ont été reconnus comme privilégiés que par une résolution royale du 18 février 1771

— Lubeck, Brême, Rostock, Oldenbourg sont les seuls pays non privilégiés.

— Les droits accessoires, d'écrivain, &c sont établis dans l'ordre et ordonnance joint au traité avec la Hollande du 15 juin 1701
droit de feu
d'écrivain
du Directeur de la douane
des administrateurs
du garde sceau
du messager, maintenant caissier
inspecteur
garde de douane
de traducteur
pour les pauvres
quand le navire est expédié les dimanches ou jours de fête
d°. les jours ouvriers hors des heures ordinaires
pour une expédition extraord^re. très prompte ou en quelque autre cas

4 p^r % sont alloués par la douane aux capitaines sur le montant des droits pour les engager à faire des déclarations exactes
Quand un navire cherche à passer sans payer il paye un droit (et même il y est forcé quelquefois)

— Les droits ont été beaucoup diminués

Tarif (le plus ancien) Suivant Schlegel (II. t. 47) le tarif des droits du Sund le plus ancien qu'on ait trouvé est de 1558 sous le règne de Christian III – imprimé pour la 1^re fois dans les Annales de Krag, t. II p. 275–280

Le cardinal Bentivoglio parle des droits du Sund tels qu'ils étaient de son temps 1612 dans sa relation sur le Danemark – imprimé à Paris 1645

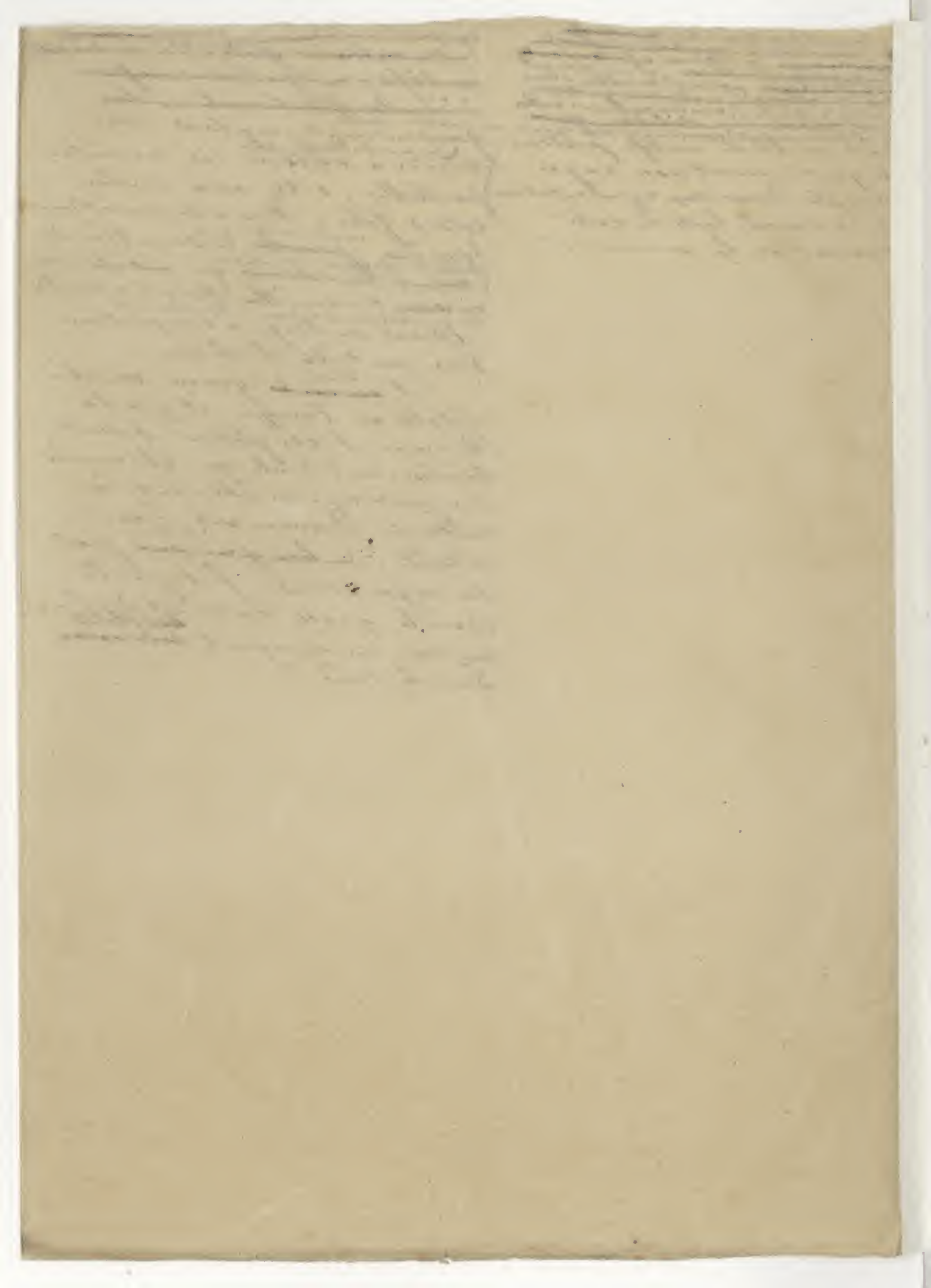
la mort de ce ministre, [illegible] ~~l'administration [illegible] [illegible]~~ ~~[illegible]~~ la Prusse a ~~[illegible]~~ ~~Rapport [illegible] [illegible]~~ et ne pas ne ~~le tarif du Sund~~, a présenté des réclamations ~~[illegible]~~ contre le tarif du Sund, mais il ne paraît pas que le ~~[illegible] [illegible] [illegible]~~ dernier qui ne soit peut-être pas donner plus amener une solution. Guidé par de semblables motifs politiques

le gouvernement russe n'a pas non plus donné aux représentations de son Consul toute la suite nécessaire et le

~~[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] motifs, [illegible] également refusé d'écouter son Consul; le~~ gouvernement anglais s'est borné jusqu'à ces derniers temps à obtenir des diminutions partielles, entre autres sur les cotons filés. Il en a été probablement de même relativement pour ~~[illegible]~~ les réclamations du ~~Consul de France~~ [illegible] de commerce qui ont eu ~~[illegible]~~ à une rarement [illegible] celles qu'il a présentées lorsqu'il était [illegible] Danemark.

Quand on songe à l'importance dont peut être l'alliance

Si, ~~[illegible]~~ une guerre venait à éclater en Europe et que la Russie et l'Angleterre fussent divisées, nul doute que chacune de ces puissances ne cherchât à mettre le Danemark dans ses intérêts, ~~de bon gré ou~~ soit par des négociations, soit par la crainte qu'elle tenterait de lui inspirer en envoyant ~~des escadres~~ des flottes dans le Sund.



[sa tout ou s'en certain tonnage]
1 – Les navires danois ont été divisés en passant le Sund des privilèges dont toutes les nations doivent jouir art. 12 du traité avec la France du 23 août 1742 quand ils se rendent d'un port danois de la Baltique dans un port danois de la mer du nord

2 – Abus dans la transformation [arbitraire] des mesures et poids des pays de production – nominalement pour le sel et les vins de France, en mesures et poids [illegible] du tarif

d'où il résulte une grande augmentation des droits –

il y aurait un grand travail à faire à ce sujet
Connaissances en convertissant en lasts les chargements de sel de France, indiqués en muids et kilogrammes, au lieu de considérer la quantité de muids ou de kilogr. dont le compose un last-holl ou du Sund on se borne à une transformation arbitraire. Un passage effectué dans les chambres des douanes suédoises, constate que la différence n'est pas moindre que du tiers de la totalité des lasts déclarés – "Mémoire à consulter sur le péage du Sund"

p. 29 – [struck] note
quant [à certains] vins de France on augmente le nombre des barriques, et pour les transformer en mesures du pays, barriques et pour les transformer en mesures de Sund quoique les devoirs en soient les mêmes

p. 29 id.

3 – D'après le [mémoire] suédois on a payé sur le sucre 3 5/8 pour %, sur le café 6 3/4 p% coton filé 3 1/9 p%

1 – Salut de la forteresse de Kronborg aboli par décret royal du roi de Danemark du 8 janvier 1829. Reprise au mémoire suédois p. 34 –

le Danemark a accordé à ses sujets d'avoir certains droits au passage du Sund dont les ~~autres~~ nations privilégiées doivent jouir — suivant les traités

La Suède et l'Angleterre ayant entamé une discussion avec le Danemark au sujet des droits du Sund, il convient peut être que nous attendions l'issue des négociations de ces puissances, car comme nous sommes ~~parmi~~ dans la classe des nations les plus favorisées nous profiterons nécessairement de ces arrangemens décidés en faveur de ces deux puissances.

Cependant ces deux puissances s'occuperont principalement des articles qui les intéressent, c.a.d. la Suède de ses bois de ses fer et de ses cuirs et l'angleterre de son coton filé &c &c

et aucune des deux ne songera à faire diminuer ~~les droits~~ sur les vins qui sont énormes, sur les articles de mode &c. Voilà un inconvénient

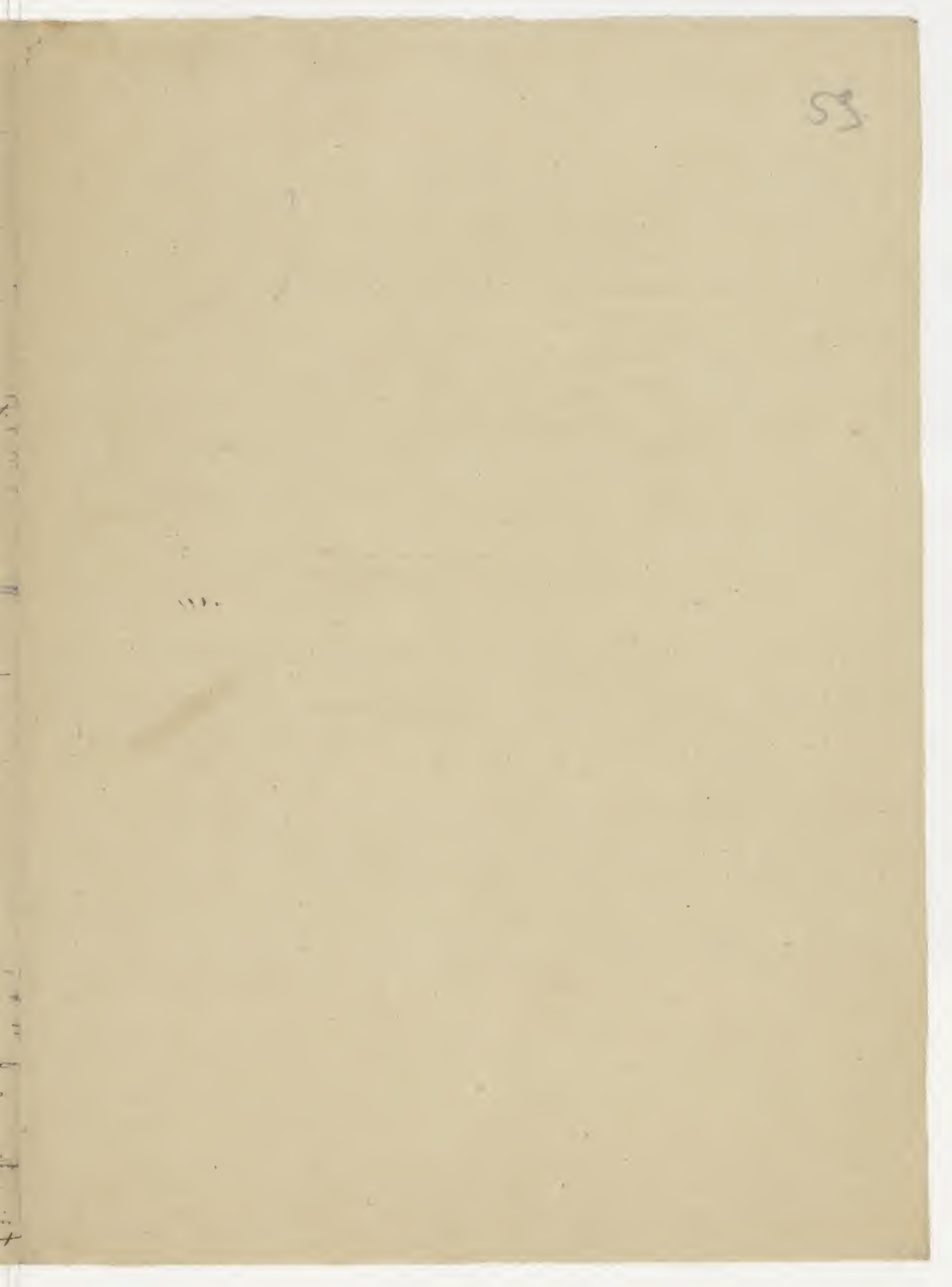
on remarquera que plusieurs nations ont obtenu pour leurs traités les anglais, les russes, les suédois, des diminutions sur certains articles

La France pourrait en demander sur ses vins qui payent le trentième denier.

J'ignore sur quoi portent les réclamations des négociants anglais. Est-ce simplement une diminution des droits, et la suppression de certaines charges onéreuses et arbitraires qu'ils demandent, ou bien attaquent-ils le péage en lui-même, et demandent-ils que l'obligation de s'arrêter dans le Sund ~~cesse~~ pour se rendre soit dans la Baltique soit dans la mer du nord, qui entraîne tant d'inconvénients ~~et est si nuisible à la navigation~~ et souvent de graves dangers, cesse désormais, et proposent-ils de dédommager le Danemark, si cela est indispensable, des droits qu'il y perçoit par une somme qui lui serait payée une fois pour toutes ~~ou~~ à titre de rachat ou à tout autre titre?

(1) Pour éluder l'exécution de l'article 3 du traité de 1701, le gouvernement danois suppose, dans sa réponse au mémoire ~~de la Suède~~ à consulter sur le péage du Sund publié par la Suède, que les différentes marchandises, au lieu d'être divisées par rapport aux droits du Sund en 2 classes, marchandises spécifiées autrefois christianopolitaines qui payent les droits selon le tarif et marchandises non spécifiées dans le tarif qui payent 1 p. % de leur valeur, doivent l'être en 3 classes 1. marchandises Christianopolitaines, ou énumérées dans le tarif de Christianople et qui payent les droits d'après ce tarif. 2° marchandises spécifiées dans un tarif que le Danemark a fait tout seul sans appeler à sa confection aucune des parties qui ont contracté avec lui, et qui doivent payer des droits conformément à ce tarif et 3° enfin marchandises non spécifiées dans ce nouveau tarif et qui ne payent que 1 p. % de leur valeur.

Il suffit de faire observer que ce nouveau tarif, comme la division des marchandises, sont des imaginations arbitraires; jamais une partie contractante n'a eu le droit d'apporter des modifications à un traité sans la participation de l'autre partie.



– l'origine des droits perçus au passage du Sund par le Danemark.

Ce pays a été longtems maître des deux rives du Sund. On voit qu'il ~~était maître de~~ possédait la Scanie avant le règne du roi Christophe II (1319-1333), quoique les anciens historiens disent qu'à certains intervalles, et antérieurement à ce souverain, la Suède en avait aussi la souveraineté de cette province) ~~possédée~~; que Christophe II céda ~~cette province~~ à la Suède ~~cette province~~ & qui rentra sous la puissance du Danemark pendant le règne de Waldemar Atterdag (1340-1375). Les rois de Danemark continuèrent de posséder ~~ensuite~~ la Scanie, ainsi que le Halland et le Bleking jusqu'au ~~traité de 1658~~ par) lequel les trois provinces furent cédées à la Suède dont elles ont continué depuis de faire partie intégrante.

traité de Roskilde du 26 février / 8 mars 1658

Traité du 20 janvier 1490 entre le Danemark et l'Angleterre, indiqué à tort en 1491 par le mémoire suédois l. 2.

(Molesworth prétend que le traité de Spire est le plus ancien où il soit fait mention du droit du Sund.
Holberg - Hist. de Danemark t. 2 p. 817 et dans les Saml. Skr. XVIII p. 195
Schytte (État Torf.) État naturel et polit. du Danem. et de la Norw. p. 594 et plusieurs autres ont émis la même opinion.

Traité conclu à Spire le 23 mai 1544 entre l'Empereur en sa qualité de Souverain des Pays Bas, et Chrétien III roi de Danemark
Du Mont - IV p. 2 p. 273

Deux documens de l'année 1555 relatifs aux stipulations alors existantes pour le droit de péage du Sund, cités dans le mémoire suédois
le 1er Réponse du roi de Danemark à quelques demandes relatives au droit
le 2e Registre et spécification du droit de péage perçu dans le Sund pour le compte de S. M.
Ils sont insérés dans l'annexe.

15 juillet 1563 - traité d'Odensée avec la ville Vendes

13 aout 1645 traité de Christianople entre le Danemark et la Hollande, avec un tarif pour les droits du Sund.

13 aout 1645 – traité de Bromsebro entre le Danemark et la Suède – ~~cette~~ cette dernière puissance obtint la ~~puissance acquit la ... Hollandaise le Bleking, provinces qui ... toujours exemptes de ...~~ franchise entière de droits dans le Sund et le Belt, franchise à laquelle elle renonça par le traité du 3 juin 1720

12 février 1647 traité entre le Danemark et les Pays Bas qui oblige le premier à entretenir désormais les fanaux, phares et balises nécessaires contre un droit de 4 Rd specie par navire chargé et 2 Rd sp. par navire sur lest.

5/15 9bre 1645 traité entre le Danemark et la France

14 juillet 1663 — id —

1651 — 9 8bre 1649 Traité dit de Rédemption entre le Danemark et les Pays Bas qui sont exemptés de payer les droits du Sund moyennant une somme ~~une fois~~ annuelle de ...

26 septembre 1653 – traité dit de Cassation entre le D. et les Pays Bas qui annulle le traité ci dessus et remet les choses sur l'ancien pied.

15 juin 1701 Traité entre le Danemark et les Pays Bas — accompagné du tarif de Christianople en fixant les droits ord. sur les articles non dénommés dans le d. tarif à 1 p. %
ainsi que les droits extraord.

Ce traité a été renouvelé
par la convention de 2 7bre 1731
par la déclaration du 14 juillet 1817
et par les traités [illegible] [illegible] avec la Suède,
[illegible]

Ce traité de 1701 est encore considéré comme
servant de règle dans la Note adressée le
25 Mars 1755 par le Secrétaire d'état de
Danemark baron de Bernstorff à l'Envoyé
extr. ord.re de S. M. B. « Il résulte des recherches
que j'ai faites que par le traité conclu avec la
République des provinces unies en 1701 les droits
à percevoir au Sund ont été réglés &c &c &c »

Suivant Schlegel

1. — Le roi de Danemark Christophe de Bavière
haussa les droits du Sund, ainsi que cela résulte
des plaintes qui furent ~~portées~~ exprimées au sujet
dans une assemblée des villes anséatiques, en 1447.
(Sart. Gesch.) Histoire ~~des~~ de l'Union des villes anséatiques
tome 2 P. 404 - Göttingue 1803

2. Frédéric II les haussa aussi, à cause des dépenses
dans lesquelles l'avaient entraîné la guerre contre les
Suédois et la construction du fort de Kroneborg
vers 1580. Il augmenta en 1583 ceux que
devaient payer les Lubeckois dont il était
mécontent. — voir Hist. de la ligue anséatique
par Sartorius III P. 132

3 — Christian IV les augmenta aussi à cause
des dépenses de la guerre de Calmar
— ce même roi abaissa les droits en 1620 et
les haussa de nouveau en 1638

4 — Les droits furent régularisés ~~pour~~ la première
fois par un tarif par le traité de 1648

62

Jusqu'au 1 Décembre 1836.

	from the Northsea	from the Baltick	Total 1836	total 1835	More	less
British	1570	1587	3157	2414	743	
Danish	389	490	879	716	163	
Norwegian	710	719	1429	1340	89	
Swedish	469	477	946	967	"	21
Russian	302	351	653	615	38	
Prussian	1092	1189	2281	1890	391	
Mecklenburgh	334	381	715	574	141	
Lübeck	46	47	93	69	24	
Hamburgh	9	17	26	21	5	
Bremen	22	26	48	43	5	
Oldenburgh	29	29	58	45	13	
Hanoverian	195	216	411	383	28	
Dutch	305	359	664	654	10	
Belgian	3	3	6	16	"	10
French	52	52	104	146	"	42
Spanish	9	10	19	7	12	
Portuguese	"	"	"	"	"	"
Italian States	14	14	28	21	7	
American	72	67	139	123	16	
	5622	6034	11,656	10,044	1685	73
					73	
	More this year ..				1612	

11656
10044
— 1612

Je pense qu'une escadre qui voudrait passer le Sund, le pourrait difficilement sans courir de grands dangers, ~~si les côtes~~

si la nation à laquelle elle appartient, avait ~~[illegible]~~ à la fois pour ennemis le Danemark et la Suède, et si,

les côtes de cette dernière puissance ~~[illegible]~~ près d'Helsinborg (ce qui n'est pas) suffisamment garnies de gros canons, étaient ~~convenablement armées~~ ~~[illegible] et de mortiers~~ servis par ~~et si le château de Kroneborg~~ de bons artilleurs et si le château de Kroneborg, sur la côte de Zeelande ~~était~~ près Elseneur avait une artillerie convenable et bien servie, à moins que ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ^ de la flotte ~~[illegible]~~ du glacis a bien forcé le passage en 1807 ~~malgré le feu de Kroneborg qui ne leur~~ a fait presque aucun mal, ce qu'il ~~faut~~ devra attribuer en partie à l'inexpérience des artilleurs; ~~de la garnison~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~forteresse~~ ~~courir aucun risque~~ ~~craindre~~

nécessitait un débarquement ce qui

I est des navires de ~~attention~~ ~~[illegible]~~ ont bien rasé les pieds de Kroneborg sans avoir aucun risque à craindre, malgré le feu de cette forteresse qui ne leur

^ serait aisé puisque la côte est ~~[illegible]~~ plate et abordable ~~[illegible]~~ la pointe où Kroneborg est dominée de plusieurs côtés.

Pour se rendre du Kattegat dans la Baltique et vice versâ de la Baltique dans le Kattegat il existe deux passages, l'un entre les Iles de Saltholm et d'Amak et l'autre entre Saltholm et la

côte de Suède vis à vis de Malmoë.
Les navires marchands prennent
toujours le premier T quoique le
canal appellé Drogden ~~soit~~ offre
danger ~~s~~ assez grands à cause des bancs de
sable qui ~~[illegible]~~ existent
~~entre les deux~~ Iles, ~~[illegible]~~
théâtre de bien des échouements
malgré les balises et bouées qui y sont placées
et le secours des pilotes de Dragoe;
échouemens qui se multiplieraient
par conséquent, si le danemark bien avantage
faisait enlever ces balises et des bouées
et si les pilotes de Dragoe refusaient
de prêter leur assistance. Le second passage
offrirait peut être moins d'inconvéniens
dans cette dernière supposition; mais
je ne ~~[illegible]~~
connais pas bien les risques qu'on
peut y courir; ~~il faut~~ ~~mais~~ il me
semble qu'il doit y en avoir puisque
les navires marchands ne s'y
engagent pas.

La solution des autres questions
demanderait des recherches assez longues;
~~[illegible]~~ si vous n'êtes pas très pressé, ~~je peux~~

T ces ~~mêmes~~ eux mêmes suivans quelques marins ~~[illegible]~~ le seul par lequel des vaisseaux de ligne puissent entrer dans la Baltique,

je m'en occuperai avec plaisir. Il sera utile que vous parcouriez les rapports ~~intéressant~~ ~~de~~ des amiraux anglais sur les événemens de 1801 et 1807 insérés dans les ~~tous les~~ ~~insérés dans~~ l'Annual register ~~pour les années 1801 et 1807~~ de ces deux années, ainsi que les ~~rapports sur le~~ comptes rendus de ces mêmes événemens qui se trouvent dans le Dagen.

Je terminerai en vous disant que les officiers danois prétendent que au moyen des nouvelles fortifications qui ont été faites depuis 1807 Copenhague est à l'abri d'une attaque par mer, on doit peu en craindre les résultats.

Je suis faché de vous donner ~~tant~~ si peu d'éclaircissemens dans une aussi longue lettre; si j'en recueille de nouveaux je m'empresserai de vous les communiquer.

M. le C...k.

Copenhague le 19 février 1834

Monsieur

Je n'ai en effet considéré jusqu'à présent le Sund que comme un grand canal commercial unissant la mer du nord à la Baltique, et les recherches auxquelles je me suis livré à ce sujet comme les renseignemens que j'ai recueillis ont eu en général pour but un but ~~tout~~ différent de celui que vous vous proposez d'atteindre. Néanmoins ~~comme il existe une liaison assez intime entre~~ parmi plusieurs des documens et des informations que je me suis procurés ~~me~~ pourraient

peut-être

me mettre en état d'aborder une partie des questions que vous voulez bien m'adresser, si je les ~~avais~~ possédais ~~[illegible]~~ ~~mais~~ à Copenhague où je n'ai apporté que ce qui se rattachait ~~est~~ plus spécialement à mon service journalier et aux travaux que le Département m'a demandés. ~~Ainsi~~ J'ai laissé entre autres à Elseneur, ~~Il Ce qu'il est indispensable ...~~ entre autres matériaux, outre des notes prises, ~~les~~ mes cartes manuscrites du Skaggerak, du Kattegat, du Sund et de la

tout ce que je suis parvenu à me procurer sur le Danemark

Baltique ; ~~La première surtout~~
ainsi que
~~est indispensable et~~ les deux je trouve
spécialement en détaillé ~~qui ont~~ été publiées sur les
mers par les amiraux Suédois et
Danois, ~~et~~ si ~~je les avais ici, elles~~
~~m'aideraient beaucoup à résoudre une~~
il est aussi possible
~~quelques unes de ces questions~~. ~~La première~~
la carte surtout ~~de cette carte~~, ~~celle~~ du Sund, ~~où les~~
~~indispensable pour~~ ~~diff~~ bancs qui
s'y trouvent et la distance et les différentes profondeurs depuis l'entrée du
de l'eau sont indiqués avec soin, ~~est~~
Cattegat jusqu'à celle de la Baltique.
~~inutile~~ si vous ne la possédez pas
je vous engagerais à vous la procurer,
vous la trouverez ~~elle se trouve~~ au dépôt des
~~au dessus~~
cartes à Copenhague.

~~Les~~ Les deux premières questions ~~sont~~
~~faciles à résoudre~~ ne présente de grandes difficultés
~~Les meilleures temps pour naviguer dans~~
~~le Cattegat et passer le Sund est les~~
Ceux ~~où~~ ~~ordinaires~~ depuis le commencement du
mois de mai ~~jusqu'à la fin~~
d'~~octobre~~, ~~mais on peut l'étendre~~
~~pour~~ aller ordinairement
~~dans ce~~ en ~~le plus~~
depuis le commencement de mars,
quoiqu'~~il~~ y ait à cause des équinoxes il souvent des tempêtes
pendant les premiers jours de ces mois
jusqu'à la fin d'octobre. Le Cattegat

d'avoir sous les yeux
~~en indiquant pour~~
ceci, que le mémoire,
dont vous vous
le ... répondre à vos questions
occupez, ~~la première~~
~~des cartes~~ surtout

me semble

qu'on navigue ~~dans~~
dans le Cattegat et
qu'on passe le Sund

et le Sund comme la Baltique ne
sont pas ~~ordinairement~~ communément considérés
comme propres à la navigation
pendant les mois de ~~Octob~~ Novembre
Décembre Janvier et Février. Cependant
depuis le mois de Septembre 1831
que je suis arrivé à Elseneur la
jusques à ce moment la navigation pour entrer
~~navigation~~ n'a pas été interrompue
un seul jour de l'année
en 1830 le 1er par exemple navire français ~~venant~~
~~pour le Sund~~ de la mer du nord
passa le Sund le 14 avril et celui
qui quitta le dernier la Baltique
~~passa le Sund~~ pour retourner en France
passa ce même détroit le 27 novembre
en 1831 le 7 mai et le 28 9bre
en 1832 le 17 mars et le 12 id
et en 1833 le 6 mai et le 15 Décembre
furent les deux termes extrêmes semblables pour
les navires français. J'ajouterai
qu'un de nos navires qui ~~est~~ s'était réfugié
à Dantzig pour réparer des avaries
vient de passer le Sund le 16 du mois
courant pour rentrer en France.
~~L'opinion~~ Les marins expérimentés
que j'ai eu occasion de consulter, pensent

qu'il est a peu près impossible de tenir
sans danger la mer dans le Cattegat, non pas
précisément lorsque le vent est
contraire pour passer le Sund, mais
s'il y règne de gros tems et que pour
éviter des avaries et ~~même~~ même des naufrages ~~malheurs~~, les navires
doivent chercher refuge dans les
ports de Kensöe, Vingo'sand ou
Warberg sur la côte de Suède, ou
à Frederikshavn sur la côte ~~[illegible]~~
de Jutland

~~Pour se rendre du Cattegat dans
la Baltique ou vice versa de
la Baltique dans le Cattegat
on peut passer soit entre l'Isle de
Saltholm et d'Amak, soit entre
Saltholm [illegible] l'Isle et la côte de
Suède, quoiqu'il y ait deux marins passages
qui pourroit que le [illegible] passage
appelé Drogden, est le seul par lequel des vaisseaux
de ligne puissent entrer dans la
Baltique~~

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

67

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage ~~est un peu au large du navire de guerre stationnaire~~, à deux ou trois encâblures ~~afin de ne pas le gêner. Ce navire~~ est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à ~~son~~ bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont ~~absolument nécessaires~~ aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. ~~Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.~~

~~Les capitaines doivent~~ avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. ~~Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement: le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.~~

[Handwritten marginal additions: "le plus convenable, surtout pour les navires qui ont des marchandises à débarquer à Elseneur, est …"; "de guerre de …"; "du stationnaire"; "remis"; "les autres documents doivent être portés immédiatement chez le Consul de France, … par le capitaine qui est tenu de remettre également à la chancellerie du consulat, après l'expédition par la douane du Sund, les connaissements et le manifeste du chargement, ainsi +"; "+ que le passe-port de la dite douane, et la spécification des droits … prélevés … par elle."; "Bien que le Consul de France soit autorisé … à se charger de tout ce qui concerne les navires de sa nation, néanmoins, comme il n'a pas … les capitaines … devront …"]

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

68

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

CHEV^r L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

D'après les traités & d'anciens usages tout navire arrivant à Elseneur doit arborer son pavillon en passant devant la Forteresse de Cronbourg ; s'il négligeait cette formalité, il s'exposerait à recevoir un coup de Canon de Semonce qu'on lui ferait payer.

Le meilleur mouillage, et le plus convenable pour les navires qui ont des marchandises à débarquer à Elseneur, est à deux ou trois encâblures Sud-ouest du navire Stationnaire qui est ordinairement un brick de 18 Canons ; le meilleur ancrage est sur le fond appellé le Banc. Les Capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à bord du stationnaire mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la Douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire

l'acte de francisation,
le Congé,
le rôle d'équipage,
le journal timbré,
les connaissements et un
manifeste de la douane du lieu de leur départ, ce dernier document qu'ils soient chargés ou en lest.

Les Connaissements & le manifeste sont remis à la Douane ; les autres papiers au Consul

Bien que le Consul de France rende aux Capitaines de sa nation tous les Services qui dépendent de lui, ils doivent avoir à Elseneur un Consignataire qui réponde à la Douane du Sund de tous les droits relatifs à la Cargaison & de ceux de fanaux, passeport & autres qui sont à la charge du navire & qui leur fournisse les fonds et les lettres de crédit nécessaires pour ~~l~~ les principaux Ports de la Baltique & à leur retour pour ceux de la Suède & de la Norvège.

Pour descendre à terre, les Capes peuvent se servir de leur canot & y transporter des marchandises & des passagers, en observant seulement de ne décharger celles-là qu'après que leur Consignataire en ait fait la déclaration à la Douane & de faire aller ceux-ci au bureau de la Police pour mettre leur passeport en règle. Si le Capne préfère descendre à terre dans un bateau du pays, ce qui est à recommander si le vent est un peu fort depuis l'est jusqu'au Sud-ouest par le Sud, il n'a qu'à mettre son pavillon noué. Il y a toujours un bon nombre de ces embarcations sur la rade, elles mènent les Capes à terre & les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provisions d'eau & autres moyennant le payement de la taxe suivante

depuis le 1 Avril jusqu'au 31 Sept. par le beau tems envn f 27
mais elle augmente ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ jusqu'à . . . . . " " 37
" " 47
suivant que le tems est plus ou moins mauvais, " " 56
ce qui est indiqué par un, deux ou trois ballons hissés par ordre du Stationnaire à un mât de pavillon à l'entrée du Port.

Depuis le 1er Octobre jusqu'au 31 Mars la sus dite taxe augmente encore d'un tiers.

Chaque passager paie suivant la saison & le tems de 6 à 8 francs & les marchandises qui ne sont pas la propriété du Capne d'après une taxe.

Si le Capne descend à terre &a jusqu'à lui adressera. Au Sortir de la maison de quarantaine, le Commis de son Consignataire l'accompagne à la douane où il devra remettre ses connaissements & ~~son~~ ~~[illegible]~~ manifeste de la douane du lieu de son départ, de la Douane il va chés son Consignataire & de là au Consulat pour remettre leurs papiers de bord & faire sa déclaration.

La maison de quarantaine et la Douane sont ouvertes tous les jours y compris les dimanches & jours de fête
depuis le 1er Avril jusqu'au 31 Sept de 5 h. du matin à 8 h. du soir
" le 1er Oct. " " 31 Mars " 6. " 8 " "

Il arrive souvent &c —.
Précautions pour les navires destinés pour les ports de Russie.

Les navires venant d'un Port en deçà du Cap Finistère qui déchargent des marchandises dans le Port d'Elseneur encourent les frais suivants, pour un navire du port de 100 tonneaux:

à l'entrée

droit de tonnage	env. fr 120.
frais de Douane	12.
droit de fanaux	70
" du Port	30
	fr 232
à la Sortie en tout, y compris l'ancrage pendant 3 Semaines environ	240
total	fr 472

Lorsque seulement une partie de la Cargaison est déchargée, les frais d'un navire de 100 Tx sont comme suit:

fanaux pour l'entrée & la Sortie	fr 75.
droits du Port & menus frais	" 36.

et en outre 1/5 fr p.r Tonneau de tonnage de la quantité qu'il a déchargée. — Le pilotage pour l'entrée & la sortie est de 2/5 fr p. pied - avec augmentation d'un quart ⌐depuis le 31 Septembre au 31 Mars

Le Port d'Elseneur a 15 pieds de profondeur à l'entrée et est très sûr.

A dater du 1.er Avril un bateau à vapeur de la Douane sera stationné à Elseneur pour remorquer moyennant une rétribution modique les navires entre le Kullen & Steveny.

Observations sur les ancres, cables &a.

Øresunds & Strömtoldrulle for Frankerig.

§1

Siden de ved Handelstractaten af 23de August 1742 stiftede gjensidige Handelsforbindelser, som i Følge Conventionen af 30te Septemb 1749 fremdeles ere bestaaende, have de franske nydt den samme Behandling, som i Danmark tilstaaes de meest begunstigede Nationer. I Overeensstemmelse hermed ere de franske Skibe og Varer i disse, samt i andre priviligerede Nationers Skibe, undtagne fra de forhen som upriviligerede af franske erlagte Afgivter, saa at de, i Følge denne Handelsovereenskomst, ikkun have, naar de medbragte Documenter befindes i behörig Orden; at betale Øresunds og Strömtoldafgivterne efter følgende Tariffer og Regler, som, hvad de Varer angaae der ere specificerede i den i Aaret 1645 ordnede Tarif, ere affattede i de i denne fastsatte Bestemmelser, og, hvad de Varer angaae som ikke i bemeldte Tariffere nævnes, ere i Henhold til Tractatens 4de Artikel ansatte til de Störrelser, der ere hjemlede i Brug og Sædvane eller saaledes som de ved Overeenskomst med andre priviligerede Nationer ere blevne bestemte. —

§2

Tarif for Told af Varer i Almindelighed.

A.

		Toldpreces Rdl.	Skgr.
Aal	1 Last, 6 Sade eller 12 Tönder	„	30
Aarer, store	1 Stk	„	12.
id , smaae	1 Stok	„	8
Allehaande,	100 ℔	„	9
Allun	1 Sk℔	„	12.
Ankerstokke, som Planker af Eeg fra 21 Fod			
Anis	100 ℔	„	9
Appelsiner, som Oranger.			
Arrak	1 Anker	„	6
Arsenicum, som Spydglands			

[stamp]

Aske, Potaske eller calcineret	1 Last eller 12 Tönder	1 -
Tangaske	1 Skd	" 6
Vedaske, eller blaae	1 Last eller 12 Tönder	" 12
Asketrae	40 Stykker	" 36
Atlask	8 id	" 36
Auripigmentum	100 ℔	" 9
B		
Baadshagestager, som ordinaire Sparrer		
Baand af Linned og andre ikke særskilt benævnte Baand	50 ℔	" 30
af Silke med Guld & Sölv	1 ℔	" 5
af Silke og Floret	12 ℔	" 30
Baandstager	2000 Stykker	" 8
Baratter af Silke	8 id	" 36
Bai, see uldne Söier.		
Beeg (: grob Band :)	1 Last eller 12 Tönder	" 18
Beeg (: Klein Peek :)	id id	" 9
Bernsteen, forarbeidet eller Kunstværk	30 ℔	" 36
smaat filet eller Affald	4 Skd	" 36
Beverskind	100 Stykker	1 -
Bielker af Eeg	10 id	" 30
af Fyr	id id	" 15
fra Riga, forholdsmæssigt efter Længden		
Bjergmoos	1 Skd	" 9
Birketrae	40 Stykker	" 36
Blaar af Hamp og Hör	10 Skd	" 36
Blaarlærred, som cracaus Lærred		
Bleghvid	1 Skd	" 6
Blick Jern	id	" 6
" i Foustager	8 Foustager	" 24
" Kobber	1 Skd	" 24
Blommer	2 Siber	" 36
id, ungerske	800 ℔	" 18
Bly	1 Fuder eller 6 Skd	" 24
Blyant	1 Skd	" 6

Boghvede	1 Last eller 12 Tönder	.	12
Bohler, som Planker			
Boldavet, i Almindelighed, see Lerred			
id fra Pillau	4 Stykker	.	3
Bolster som Dynevaar			
Bombasin, see uldne Töier			
Bommercie	24 Stykker	.	30
Bomsparrer, som Master under 7 Palm			
Bomuld	100 ℔	"	18
Bomuldslerred, som Cattundug			
Brocade	1 Stykke	"	18
Brodder af Eeg	1 Skok	1	.
" af Fyr under 15 Fod	1000 Stykker	"	36
" — " af 15 Fod og derover som Planker			
Brandeviin			
Fransk & Spansk	1 Oxhoved	"	24
Rhinsk	1 Ahme	"	24
Cognac	id	"	24
af Korn	1 Last eller 12 Tönder	1	24
Bröd af Rug	1 id id	"	12
af Hvede, som Tvebakker			
Bugspryd, som Master fra 7 til 14 Palm			
Bukkeskind, store	20 Degger	.	36
id smaae, eller Kidskind	1000 Stykker	-	9
Buldan, som dobbelt Boldavet			
Byg	1 Last eller 20 Tönder	"	24
" Meel	1 id " 12 id	"	24
Bönner	id id	"	12
Bösserör, korte	4 Dusin	"	24

C

Cabeljau	1 Last eller 12 Tönder	"	12
Cacao	100 ℔	.	24
Caffa, see uldne Töier			
Caffebönner	100 ℔	"	24

Calemank, som Bombasin				
Caleminck fra Rusland, som Dreil				
Calmus — — — —		100 ℔		„ 6
Cambridgs, som Netteldug				
Camelot — — — —		12 Stykker		„ 30
Cameelhaar — — —		50 ℔		„ 30
Canariefröe — — —		1 Tdr		„ 6
Caneel — — — —		100 ℔		„ 36
Canifas, see Lærred				
Caninhaar — — —		50 ℔		„ 30
Caninskind sorte —		1000 Stykker		„ 18
do graae —		do		„ 9
Canoner se Jern og Messing				
Capers — — — —		2 Piber		„ 36
Cardemomme — — —		100 ℔		„ 36
Carduan, see Læder				
Cassia fistula og Lignea		100 ℔		„ 36
Cassiant som Bombasin				
Cassimir som Klæde				
Castanier — — — —		36 Bosseaux		„ 36
Cathrineblommer —		100 ℔		„ 9
Cattundug, hvide ordinaire		16 Stk		„ 30
Cement — — —		1 Læst, 6 Td eller 12 [illegible]		„ 36
Chalon, som Bombasin				
Cider — — —		1 Oxhoved		„ 12
Cipres Kister og Kasser		1 Stykke		„ 3
Citroner friske, see Oranger				
do saltede, som Lemoner				
Cochenille — — —		100 ℔		„ 36
Corender — — —		800 ℔		„ 36
Coriander — — —		800 ℔		„ 36
Cubeber — — —		100 ℔		„ 12
Cürasser — — —		15 Stykker		„ 24

D

Dadler	100 ℔	„ 9
Damast af Linned	12 Stykker	„ 30
do af Silke, som Atlask		
do af Uld, som Bombasin		
Dehler, preussiske		
af Eeg	1 Skok	1 „
af Fyr under 21 Fod	1 do	„ 36
af 21 Fod og derover, som Planker.		
Dekkener til Senge & Heste		
grove	4 Dusin	„ 30
fine 8 Stykker	8 Stykker	„ 30
Dosinken dobbelt, som Klæde		
do enkelt, see uldne Töier		
Draget, som enkelt Saie		
Dreiel	20 Stykker	„ 30
do Forklæder eller Haandklæder	100 do	„ 30
Duun	1 Skd	„ 36
Dvelg, ordinaire	40 Stykker	„ 30
fiint	do do	„ 36
Dynevaar fiint	8 do	„ 30
grovt	50 do	„ 30
E.		
Ediker, Viin	1 Fad, 2 Piber 4 Oxhoved	1 „
Cider	2 Oxhoved	„ 9
Øl	2 do	„ 9
Egetræe eller Blokker	25 Stykker	„ 36
Elephanttænder	100 ℔	„ 9
Enebær i Maal	1 Last eller 12 Tønder	„ 30
i Vægt	800 ℔	„ 36
Enebærstager	1000 Stykker	„ 16
Engeskjær	1 Sk℔	„ 9
Erter	1 Last eller 12 Tønder	„ 12

F.

Faareskind	1000 Stykker	„ 36
Fajancer, ei særskilt benævnte	4 Skd	„ 36
Fjer	1 do	. 6
Figen	400 ℔	„ 9
i Kurve	1 Kurv	. 1
Filt, som enkelt Boi		
Filtehatte	1 Fad	„ 12
Fisk, saltet Torsk og al anden ikke her særskilt ansat saltet Fisk	1 Læst eller 12 Tønder	„ 12
tør	1 do eller 1000 Stykker	„ 30
saasom	2 Skd	„ 5
Graasei	1 Tønde	. 1
Rotskjær	4 Voger	„ 1
Spiren,		
Torsk og anden tør Fisk som ikke særskilt er nævnt		
Fiet, Kiøkkenfiet.	1 Læst	„ 36
Flagdug, som Sarge		
Flagstanger	25 Stykker	„ 30
Flamsk Lærred — fra Holland, som hollandsk Lærred fra Rusland, som Cracauslærred		
Flaskefodre	40 Stykker	„ 36
Flesk	1 Skd	„ 6
Flonel, som enkelt Boi		
Flor som Silke		
Fløiel, fiint	1 Stykke	„ 9
Halvfløiel	8 Stykker	„ 36
Flyndere, tørre	1 Læst eller 20,000 Styk	„ 12
Folie	100 ℔	„ 36
Fryndser af Silke	2 ℔	„ 5
af Uld	8 ℔	„ 15
Fustian	24 Stykker	„ 30

G.

Gallas	800 ℔	„ 36
Galmeie	6 Skd eller 1200 ℔	„ 36
Gaffler	400 ℔	„ 18

Garn, Kabelgarn —	1 Sk℔	„	6
Blaargarn — —	do	„	9
Hörgarn — —	do	„	36
Bomuldsgarn og Twist	50 ℔	„	18
Cameelgarn			
Elberfeldtsgarn,			
Traad,			
Tyrkisk Garn			
Uldent Garn — —	50 ℔	„	30
Seilgarn — —	1 Sk℔	„	36
Gaze, som Flor.			
Geiehaar	1 Sk℔	„	9
Gedeskind 100	1000 Stykker	„	36
Geværer til Soldater,	100 Stykker	„	24
Glasvarer:			
Flasker (Bouteiller) i Toustager — —	30 Skok	„	30
	1 Fad eller 2 Piber	„	12
Vinduesglas, fransk, hessisk, dantzigst og alt andet — —	4 Kister	„	36
Gleise — —	6 Sk℔	„	36
Graaverk — —	1000 Styk.	„	36
Granstanger, som ordinaire smaae Sparrer — —			
Grim eller Grein — —	1000 ℔	„	36
Grovgrön, see uldne Töier			
Gryn			
Boghvedegryn — —	1 Last eller 12 Tönder	„	18
Bankebyg			
Byggryn og			
Graupen — —	1 Last eller 12 Tönder.	„	36
Havregryn — —	1 do do 12 do	„	12
Hirsegryn — —	1 do do 12 do	„	20
Mannagryn — —	100 ℔	„	9

Perlegryn		200 ℔		„ 9
Risengryn		200 ℔		„ 9
Guldpele		20 Stykker		„ 30
Gummi		200 ℔		„ 9
Gurgemeie		100 ℔		„ 12
Gulstene som Olands Steen				

H.

Haandspiger, som ordinaire Spærer				
Haardug		40 Stykker		„ 30
Handsker, russiske		1000 Par		„ 36
Hagel		100 ℔		„ 4
Hamp		1 Læst eller 6 Skt.		1 „
Hampefrøe		1 „ „ 24 Tønder		„ 18
Harnisker		100 Stykker		1 „
Harpix		1 Skt.		„ 6
Havre		1 Læst eller 24 Tønder		„ 12
Meel		1 „ „ 12 „		„ 24
Hellebarder		100 Stykker		„ 24
Helsingedug, som Seildug				
Hermelin,		5 Timmer		„ 9
Heste		1 Stykke		„ 36
Holt: Azynholt, Stokfiskeholt, og Fustik		800 ℔		„ 30
Baadsholt og Baadstavneholt		100 Stykker		„ 24
Barkholt som Planker af 21 Fod				
Bohlholt og				
Bauholt og				
Langholt, som Bielker af Fyr.				
Brasilieholt				
Fernambukholt				

Holt		
Pomeranceholt,		
Sandel		
Sapanholdt og		
alle øvrige ikke særskilt		
nævnte Farvetræsorter	100 ℔	„ 3
Gulholt		
Fransholt		
Klabholdt og		
Fibenholt — — —	1 stort Hundrede	1 „
Blaaholt		
Caliaturholt samt		
Campecheholt		
Fustholt		
Galleeholdt og		
St. Marten — — —	1000 ℔	. 36
Krumholt		
Knaar		
Kiølholt og		
Stebsholt — — —	25 Stykker	„ 36
Spletholt — — —	150 Stykker	„ 3
Kreutzholdt og		
Viertelholt — — —	1 Skok	. 24
Pockholt som Wrister		
Stockenholt og		
Pøkholdt — — —	100 ℔	„ 7
Rundholt, som Master		
Holtzer fra Riga som Master		
Honning — — — —	1 Læst eller 12 Tønder	1 12.
Huder:		
Elendshuder		
Hjortehuder og		
Rensdyrhuder —	1 Degger	„ 9

Hestehuder			
Oxehuder og			
Koehuder			
tørre — — — —	10 Degger		.. 36
saltede — — — —	1 do		.. 6
beredte — — — —	1 do		.. 6
Humle — — — —	1 Skd		.. 6
Humlestanger som Baandstager			
Huusblas — — —	100 ℔		.. 6
Hvede — — — —	1 Last eller 20 Tønder		1 ..
Meel — — — —	1 do do 12 do à 200 ℔ pr Tønde }		.. 24
Hvidlinger, tørre, som Flyndere.			
Hør, fiin — — — —	4 Skd		1 ..
hertil regnes			
Amsterdammer			
Drojaner			
Estricks			
Heiligen			
Knokken			
Lieflands			
Matten			
Narvas			
Notabene			
Paternoster			
Polsk			
Petersborger			
Rakitscher			
9 og 12 Kop			
1ste og anden Sort			
Hør ordinair — —	6 Skd		1 ..
hertil regnes:			
Badstuben			
Curlands			

Farken		
Gesuitten		
Oberlands		
Pernauer		
Preussisk		
Rapen		
Risten		
Rotisk, omendog i Passet staaer 2den Sort		
2, 3 og 4 Baands		
6 Kop		
3die Sort		
heglet	1 Skd	" 36
Hörfröe	1 Last eller 24 Tönder	" 36

J.

Jern: ankere		
Baandjern		
Bolte		
Canoner		
Göttlings Sihus		
Kakkelovne		
Kugler og		
Stangjern	1 Skd	" 4
Ambolte		
Axler		
Gryder		
Plader		
Potter		
Rister		
Spader, og		
alt andet ikke sorskildt benævnt smeddet Jern i Arbeide	1 Skd	" 6
Stöbt Jern for saavidt det ikke særskilt er ansat	1 Skd	" 6
Pander	1 do	" 12

Ballastjern og gammelt Jern	1 Skff	.. 3
Osmunds Jern	1 do	.. 2
Jerntraad som Staaltraad		
Ilik	1000 Stykker	.. 36
Indigo	100 ℔	.. 36
Ingefær, tör	100 ℔	.. 12
syltet	100 ℔	.. 24
Juchter eller Jufter	1 Degger	.. 9
Ister	1 Skd	.. 6
K.		
Kaardefester	100 Stykker	.. 8
Kallun, saltet	1 Tönde	.. 3
Kalv	1 Stykke	.. 24
Kalveskind	5 Degger	.. 6
Kammerdug	8 Stykker	.. 30
Kander	1 Kurv	.. 36
Kar, Melkekar eller Bötter	5 Skok	.. 9
Karter til Uld	1 Fad eller 30 Dusin	.. 18
Katteskind see Vildkatteskind		
Kidskind, som smaae Bukkeskind		
Kersei, osnabrugger af andre, som Klæde.	24 Stykker	.. 30
Kister	1 Last	.. 18
Kiöbmandskaber conferer § 7		
Kjöd, saltet	1 Last eller 12 Tönder	.. 36
Klinger til Kaarder, Sabler, Sværd &c	100 Stykker	.. 24
Klokkemalm	1 Skippund	.. 24
Klyverbomme, som Master efter Dimension		
Klæde, see ulne Tøier		
Klædelister	30 Dusin	.. 30
Knicker	1 Fad	.. 18
Knippels, hele	1 Skok	.. 1

Kobber og Kobbertraad	1 Skb	„	24
Kobberrög	1 Skb	„	6
Kobbervand	1 Skb	„	6
Kobolt	100 ℔	„	3
Koe og Kvie	1 Stykke	„	36
Kommen i Vægt	100 ℔	„	9
i Maal	1 Tönde	„	12
Kork	30 Bundter	„	36
Krap	800 ℔	„	36
Krudt	100 ℔	„	6
Kruse	1 Kurv	„	36
Kultringer	10 Stykker	„	4
L.			
Lakrits eller Lakritssaft	100 ℔	„	9
Lammeskind	1000 Stykker	„	18
Lampers	12 ℔	„	30
Laurbær	200 ℔	„	9
Lax, saltet	1 Last, 6 Fade eller 12 Tønder	1	2
Leidsegrön som enkelt Grovgrön }			
Lemoner, friske, see Oranger			
saltede	1 Pibe	„	18
Liim	100 ℔	„	6
Lindsee	1 Last eller 12 Tønder	„	30
Lucksei, som enkelt Sai			
Lunter	1 Skb	„	9
Læder, Affalds	200 ℔	„	9
Allun eller hvidt Læder	1000 Stykker	„	36
Bassanlæder	100 Degger	„	18
Carduan	1 do	„	6
Garlæder	1 do	„	6
Rothlas	10 do	„	36
Ruclæder	10 do	„	36
Ruslæder see Juchter			

Læder.		
Saalelæder ---	100 ℔	" 9
Semslæder ---	10 Degger	" 36
Oxlæder ---	1 do.	" 6
Lægter af Eeg ----	75 Styk	" 30
af Fyr og Gran		
enkelte eller Straalægter	1000 Stykker	" 8
dobbelte eller Toplægter indtil 6 Favne	100 Stykker	" 30
dobbelte ell. Toplægter fra 6 til 7 Favne --	75 Stykker	" 30
fra Pernau --	100 do	1 "
norske og svenske som Splitholt		
Lærred.		
dobbeltbredt, fransk eller danziger, Boldavet eller Canifas ---	8 Stykker	" 30
Hollandsk Lærred ell. Sleslærred ---	1 Fad eller 12 Stykker	" 30
Enkelt, Melvings, Boldavet eller Canifas pommersk og alt andet ikke særskilt benævnt Hørlærred	20 Stykker	" 30
Stettinsk Lærred ---	30 Stykker	" 30
Cracaus Lærred ---	40 do	" 30
Sort Blaarlærred ---	80 do	" 30
Stift Lærred ---	1000 Alen	" 30
Løg ------	2 Tønder	" 3
M.		
Maarskind ---	1 Timmer	" 30
Makaiser, see uldne Varer		
Makrel, som Lax		
Malt ------	1 Last eller 20 Tønder	" 18
Mandler	100 ℔	" 9

Manniget	100 ℔	"	9
Master og alt andet ikke særskildt benævnt, uden Fyr og Grantræ			
af 15 Palm og derover	1 Stykke	"	24
fra 7 til 14 Palm	1 do	"	8
under 7 Palm	25 do	"	30
Messing	1 Skp	"	24
Messing Kanoner som Messing			
Messingtraad og Messingarbeide som Messing			
Metal og Metalkanoner som Messing			
Miöd	1 Læst eller 12 Ahmer	1	24
Mohnfröe som Canariefröe			
Multum som enkelt Sai			
Musselin som Kammerdug			
Muskater	100 ℔	"	36
Muskatblomme	100 ℔	"	36
Musketter som Geværer			
Möllevinger	1 Stykke	"	8
Mömme	100 ℔	"	9
N.			
Nagler, af Træ	10,000 Stykker	"	9
Negenaugen	1 Tönde	"	8
Nelliker	100 ℔	"	36
Nettelduug, fiint, som Kammerdug; grovt, som Kattundug			
Nymberg Varer	1 Fad	"	30
Nödder	1 Læst eller 12 Tönder	"	12
O.			
Odderskind	100 Stykker	1	24
Okker	200 ℔	"	9
Olie: Bomolie, Lissabonsolie og Olivenolie	1 Pibe eller 900 ℔	"	36
Hampeolie			
Linolie			
Rapolie			

Olie, Roeolie og Rundfrøolie — —	1 Last eller 8 Ahmer	,, 36
Oliver — — — —	1 Pibe	,, 18
Olmerdug som Bomersie		
Operment see Auripigmentum		
Oranger og Lemoner, friske	1 Kiste eller Kasse	,, 2
Orleans — — — —	100 ℔	,, 9
Ost — — — —	1 Skd	,, 4
Oxe — — — —	1 Stykke	,, 36
P.		
Paklærred som Cracauslærred		
Papir — — — —	8 Baller	,, 30
Parkum som Bombasin		
Paradiiskorn — — —	1000 ℔	,, 30
Pastel — — — —	200 ℔	,, 9
Peber — — — —	100 ℔	,, 12
Perpetuel, som enkelt Grosgrön		
Planker af Eeg og Fyr		
af 21 Fod og derover —	1 Skok	1 ,,
fra 20 til 15 Fod — —	1 id	,, 24
under 15 Fod som Bredder		
Petites royales som dobbelt bredt boldavel —		
Pledding som Cracauslærred		
Plyds som Halvflöiel		
Pomerantser som Oranger		
Pompelader som Saaleleder		
Pompetræer som — —	25 Stykker	,, 36
Passementer af Guld og Sölv — —	1 ℔	,, 5
af Silke — —	2 ℔	,, 5
Pruneller — — —	100 ℔	,, 9
Pudder som Stivelse —		
Pærer som Træfrugter		
Q.		
Quiksölv	50 ℔	,, 36

R.

Raaer, Skibsraaer, som Master fra 7 til 14 Palm			
Raff og Rav[illegible]kling	1 Last eller 8 Oxhoved	,,	36
Rafter	1 Skok	,,	24
Rapfrøe som Roefrøe			
Ras, som blaamenget Rosette			
Rask som Bombasin			
Ratten som Klæde			
Ravndug som Kracauslærred			
Rendeaar som Bjelker af Fyr			
Rhabarbara	100 ℔	,,	36
Ribber efter Dimension som Master og Rafter			
Riis 200	200 ℔	,,	9
Roefrøe	1 Last eller 24 Tønder	,,	36
Roerstokke	1 Skok	1	24
Roerstænger	1 do	1	,,
Romanskind	16 Dusin	,,	36
Rothsteen	30 ℔	,,	36
Roselle, see uldne Tøier			
Rosiner	100 ℔	,,	9
smaae i Kurve	9 Kurve eller 100 ℔	,,	9
Rug	1 Last eller 20 Tønder	,,	24
Meel	1 do do 12 do	,,	24
Rum som fransk Brændeviin			
Rundværk see Beensteen			
Röde, fra Danzig	1 Skd	,,	9
fra Stettin	200 ℔	,,	9
fra Sverrig	1 Last eller 12 Tønder	1	,,
Rögelse	1 Oxhoved eller 200 ℔	,,	18
Raveskind	100 Stykker	,,	36

S

Sabler som Slagsværd			
Safran	2 ℔	,,	9
Salpeter	100 ℔	,,	9

Salt, fransk norsk portugisisk skotsk spansk og alt andet ikke sær- skilt nævnt Salt —	1 Læst eller 18 Tønder	„ 24
Lüneborgsk mecklenborgsk og Willicher — —	1 Læst eller 12 Tønder	„ 36
Sardug og Sars, see uldne Töier		
Sassaparille — — —	100 ℔	„ 36
Sai i Stykker, see uldne Töier, i Vægt — — —	50 ℔	„ 30
Seildug — — — —	8 Stykker eller Ruller	„ 30
Sennepsfrøe — — —	1 Læst eller 12 Tønder	„ 30
Sild, saltet — — —	1 „ „ „	„ 24
røget — — —	1 „ „ „	„ 12
Straa-Bökling — —	20 Straae eller 1 Last	„ 3
Silke raa ufarvet og uforarbeidet — —	100 ℔	„ 30
Sysilke og alt Slags forarbeidet som er i Vægt — —	12 ℔	„ 30
Floksilke — —	8 ℔	„ 15
Snore — — —	2 ℔	„ 5
Sits — — — —	4 Stykker	„ 15
Sitscattun — — —	8 „	„ 15
Sirup — — — —	1 Fad, Pibe eller Stykke, 1200 ℔	„ 36
Skjørter, skotske uldne —	100 Stykker	„ 30
Skrine, malede — —	1 Kurv — — —	„ 18
Skuffer — — — —	10 Skok	„ 9
Slagsværd — — —	50 Stykker	„ 24
Smak — — — —	400 ℔	„ 9

Smör — — — —	1 Last eller 12 Tønder	1 12
Soda — — — — —	2 Tønder eller 1 Skd	„ 6
Spanskgrönt — — —	100 ℔ — — — —	„ 9
Sparrer		
store som Bjelker paa 36 Fod — — —	75 Stykker	„ 30
ordinaire — — —	1000 Stykker	„ 16
fra Memel i Almindelighed som Splitholt.		
Svenske		
9 Tommer tykke, som Bielker.		
7 til 8 Tommer tykke, som Master under 7½ Alen		
5 til 6 Tommer tykke som Master		
under 5 Tommer ere ordinaire Sparrer.		
Specerie — — — —	25 ℔.	„ 9
Spiger, som Söm		
Hollandske i Foustager	2 Tønder	„ 24
Spirer, see Master		
Sprit som fransk Brandevin		
Spydglands — — —	1 Skd —	„ 12
Spydstager — — —	400 Stykker	„ 24
Spydjern — — —	100 „	„ 6
Staal — — — —	100 ℔	„ 4
Staaltraad — — —	100 ℔	„ 4
i Kurve & Fade —	1 Kurv eller Fad	„ 24
Staver, Pibe, og alle andre Slags	4 Skok	„ 3
Bunde som höre til Staver	2 „	„ 3
Steen, Ølands — — —	100 Fod	„ 3
Stivelse — — — —	100 Stykker	„ 6
Stivelse — — — —	300 ℔	„ 8
Stoffer af Silke, som Baratter af Uld, som Bombasin Stormhuer — — —	50 Stykker	„ 6
Strömming — — — —	1 Tønde	„ 2
Strömper		
Bomulds og Strikkede Strömper	50 Par	„ 30

Strömper:			
fine Kirsey og vævede uldne	100 Par		" 30
grove uldne	60 Dusin		" 30
Bomulds og Strikkede			
Börne og Halvströmper	100 Par		" 30
uldne vævede Börne= og			
Halvströmper	100 Par		" 15
Grove Kladeströmper	30 Dusin		" 30
Silkeströmper	12 Par		" 30
Stör	1 Læst, 6 Fade, 12 Tönder		1 12
Succade	10 Achordeller 150 ℔		" 36
Sukker.			
Candis			
Confect og			
Banquet	100 ℔		" 18
Puddersukker			
raa Sukker og			
Topsukker	100 ℔		" 9
Svedsker, ungerske	200 ℔		" 9
ordinaire	400 ℔		" 9
Sverdposter	1 Skok		1 24
Svovl	1 Læst eller 12 Skd		1 "
Sæbe, grön	1 " " "		" 36
hvid	1 Balle eller 100 ℔		" 9
Sækkelærred, som Cracaulærred			
Söm, lybske og alle andre ikke særskilt benævnte	100 ℔		" 4
C.			
Taft	2 Stykker		" 9
Tagrender	25 "		" 36
Talg	1 Skd		" 6
Talglys, som Talg			
Tallerkener af Træe	20 Skok		" 8
Terpentin	1 Skd		" 6
Tiere (grob Band)	1 Læst eller 12 Tönder		" 18

Gjere, (Klein Thiere)	1 Last eller 12 Tönder	„ 9
Tobak, spunden og i Blade	100 ℔	. 9
russisk eller ukraine	1 Skd, 10 Pud, 400 ℔	„ 8
Tougvark		
Kabbeltov		
Takkel og		
Trosser	1 Skd	„ 6
gammelt	10 Skd	. 36
Traad af Guld og Sölv	1 ℔	. 5
Syetraad	50 ℔	„ 30
Tran	1 Last 8 Oxhovd eller 12 Tönd.	. 36
Trille	20 Stykker	„ 30
Trip, see uldne Töier		
Træsade	5 Skok	„ 9
Træfrugter, Pærer	12 Tonder	„ 12
Ebler	1 Last	„ 6
Trætruge	20 Skok	. 36
Tvebakker af Hvede og andet Hvedebröd	1 Last eller 12 Tönder	„ 18
af Rug	1 do do do	„ 12
Tyr	1 Stykke	. 36

U.

Uld, Beveruld	50 ℔	1 „
Spansk Uld	100 ℔	„ 18
fiin Uld	1 Skd	„ 9
grov Uld og tyrkisk Uld	1 Skd	„ 5
Flok Uld eller Skaaren Uld	8 Skd	„ 36
Uldne Töier.		
dobbelt Sai, Caffa, engelsk og Hollandsk Klæde	8 Stykker	. 36
Enkelt Bai	12 do	. 36
dobbelt Bai	6 do	. 36

Uldne Töier:		
Dusinke, engelsk og Fjerlö eller hollandsk grovt Klæde — — —	16 Stykker	.. 36
blaamenget Rasette —	10 do	. 30
dobbelt Makai og dobbelt Grovgrön —	12 do	.. 30
Enkelt Sai, enkelt Makai, enkelt Grön-grön, Crip, Bombasin Saye & Hverkengarn —	24 do	.. 30
Skotsk, amsterdamsk, flamsk og fransk grovt Töi — — —	1 Pakke eller 16 Stykker	.. 30
Ulveskind — — — —	100 Stykker	.. 36
V		
Vadmel, som enkelt Sai		
Vaide — — — —	1 Skd	.. 6
Valnödder — — — —	1 Last, 36 Bosseaux	.. 12
Vitriol — — — —	1 Skd	.. 6
Vildkatte og andre Katteskind	1000 Stykker	.. 36
Viin, Tolden heraf beregnes efter den i §3 særskilt anförte Tarif.		
Viinsteen — — —	1 Skd	.. 6
Vikker — — — —	1 Last eller 12 Tönder	.. 12
Virak, som Rögelse		
Vognskud, chursk —	100 Stykker	.. 18
preussisk —	100 do	1 ..
andre —	1 Skok	.. 24
Vöu — — — —	1 Skd	.. 9
Vox — — — —	1 do	.. 36
Voxlys, som Vox		

Zinober:		
fiin eller Vermillon	100 ℔	„ 36
ordinaire	100 ℔	„ 24
Zink, til Østersöen	1 Skℓ	„ 24
fra Østersöen	100 ℔	„ 3
Zobel af 100	af 100 Rd Værdie	„ 36
Øl, engelsk og hollandsk	8 Oxhovder	„ 36
lybsk	6 Fade	„ 18
rostocker wismarsk og Stralsunder	1 Last	„ 18
Mumme og Pryssing	6 Fade	„ 36

§ 3.

Tarif for Tolden af Vine.

Af Vine paa Fustager betales i Øresunds og Strömtold den tredivte Penge af Værdien, eller med fölgende Störrelser, beregnede deels efter de i Tractaten med de forenede Nederlande af 15 Juni 1701 fastsatte, og deels efter Brug og Sædvane vedtagne Priser, for Viin i begunstigede Nationers Skibe.

Vine	Fad		Boot Pibe		Oxhoved		Antal Tiere Ahme		Anker	
	Rd	Sk	Rd	Sk	Rd	Sk	Rd	Sk	Rd	Sk
Italienske — — —	4	„	2	„	1	„	„	32	„	8
som disse behandles										
Canariesect										
Caps										
Constantia										
Corsicansk										
Madeira										
Malvasier										
Muscateller										
Peter Zemin										
Teneriffa og										
Yvica. —										
Spanske & Portugisisk forsaavidt de ikke ere indbefattede under andre her anförte Classer	3	„	1	24	„	36	„	24	„	6
Franske; forsaavidt de ikke særskilt ere anförte, samt alle franske Vine som passere Øresundet eller Belterne fra Steder udenfor Frankrig	2	„	1	„	„	24	„	16	„	4
Rhinske og Ungarske — —	4	38⅖	2	19⅕	1	9⅗	„	38⅖	„	9⅗
Fölgende Vine										
Charlevelle										
Charente										
Croisic										
Caflotte										
Marenne										
St. Marten										
Nantes										
Pouliguen										
Rochelle og										
Sudres — svare	1	24	„	36	„	18	„	12	„	3
Bordeaux Stads-vin og Libourne	1	35⅕	„	41⅗	„	20⅘	„	13 13/15	„	3 7/15

§ 4.

Tarif over de toldfrie Varer.

Følgende Varer ere ved Passagen gjennem Øresundet og Belterne aldeles frie for Told:

Brande	Kridt
Brugt Køllegods	Leerarter med Undtagelse af Pibeleer.
Brugte Klæder	Lodstene til Fiskegarn
Fersk Fisk med Undtagelse af Hummer og Østers.	Slibesteen
Graasteen	Steenkul
Guldmynter	Sølvbarrer
Guldstanger	Sølvmynter
Kalk	Strandet Tougværk.

§ 5.

Tolden beregnes efter den i Ladningspapirerne anførte Vægt eller Maal.

Forandring heri finder kun Sted, naar de i Papirerne opgivne Vægts og Maals-Benævnelser ikke ere Tariffens i hvilket Tilfælde Reductionen skeer til de tarifmæssige Benævnelser, som ere stemmende med det Steds, hvorfra Varerne ere udskibede. —

§ 6.

Paa Vægtsvarer godtgjøres den i Ladningspapirerne opgivne Thara. —

Er ingen Thara angiven, tilstaaes 5 Procent for Varer i Sække, Pakker, Bundter, Baller og deslige, og 10 Procent for Varer i Kister, Kurve, Kasser og deslige.

§ 7.

Af de saakaldte Kiøbmandsskaber, det er Varer som i forestaaende Tariffer ikke ere nævnte, samt af Varer, som ikke saaledes opgives, at den anførte Told derefter kan vorde beregnet, betales 1 Procent af Værdien. —

§ 8

Værdien paa de i foregaaende Paragraph omhandlede Varer bestemmes efter de i Ladningspapirerne anførte Priser, men, naar disse mangle, eller de urigtigen deri ere anførte, bestemme Toldkamrene, efter bedste Skjønnende, Værdien efter gangbare Priser.

Naar Værdien ikke er anført paa Bagsiden af det engelske Document som kaldes Coquet, eller tydelig Factura ikke medfølger, da antages alene Værdien paa Forsiden til Regel for Afgiften.

§ 9

Naar franske Skibe indtage Varer i en ikke i Frankrige beliggende Havn og føre dem til et upriviligeret Sted, betales af de i § 7 omhandlede Varer 1¼ Procent.

I samme Tilfælde betales af spanske og portugisiske Vine, for et Fad 4 Rigsdaler, for en Pibe 2 Rigsdaler, for 1 Oxehoved 1 Rigsdaler, for en Ahme 32 Stiver og for et Anker 8 Stiver.

§ 10.

Naar en Ladning er indtagen i en fremmed Havn for fremmed Regning og føres til et Sted, som erlægger Rosenobelafgiften, betales een Rosenoble for Ladningen med 4 Rigsdaler 36 Styver. Sild og Saltladninger ere herfra undtagne.

§ 11.

Skipperne ere, naar de ikke gjøre sig skyldige i Svig, tilstaaede fire Procent af den efter bestaa-ende Tariffer beregnede Told.

§ 12.

Fyrpenge betales for hver Gang et Skib passerer Øresundet eller Belterne; de betales med 2 Rigsdaler for Skibet, og, naar det er ladet med 2 Rigsdaler for Ladningen.

Ladningen er fritagen, naar den

bestaae af Tag eller Mursteen, eller er under 6 Læster Lasten vurgnet: af Flydende Varer til 8 Oxhoveder, af Vagtsvarer til 6 Skk, og af Varer efter maal til saa mange Tønder, som i Tariffen ved hvert Slags Tøndegods findes anført. For 2 Heste beregnes som for fuld Ladning.

§ 13

Ved Klarering betales i Sportler og Skriverpenge

A. I Øresund	Rigsdal.	Skilling	
I. For hver Klarering:			
1. Til Toldinspecteuren	½	"	—
2. I Paspenge	2	"	—
hvorunder indbefattes Kammererernes, og Stempelforvalterens Sportler, Stempelpapirspenge &c.			
3. Til de tvende Underlodsere	"	12	—
4. Til Vagtskibet	"	6	—
II. I særdeles Tilfælde			
1, a. Til Toldinspecteuren	1	"	—
b. Til Quartermesteren på Inspecteurens Chalup	"	6	—
Disse Sportler erlægges kun da, naar der med Skibet ikke følge behørige Documenter, som bevise at Skibet er hjemmehørende i Frankrige, eller som kunde, ifølge Tractatens 9de Artikel, tjene til Passe og forklare hvad Told der bør betales.			—
2. Til Translateuren:			
a. For Angivelsens Udfærdigelse af et laddet Skib	"	24	—
af et ballastet eller med Steenkul ladet Skib	"	12	—
b. Naar det forlanges, at han af en Ladning skal gjøre speciel Udregning over hvad hver Indlader af den hele summarisk beregnede Told, for sin Deel har at erlægge, betales:			
for 1 til 4 Connossementer	"	32	—
for hvert af de Overstigende pr Stykke	"	8	—
for 1 til 6 Cocquets	"	32	—
for hvert Overstigende pr Stykke	"	5	—

	Rigsdaler	Styver
3 Til Postbudene, naar Skipperen forlanger det medbragte Pas tilbage, betales for Afskrivningen —	„	8
4. I overordentlige Fattigpenge —	1	„

Disse betales:

a. Naar Skipperen forlanger at expederes udenfor den sædvanlige Expeditionstid conf. § 18.

b. Naar Expedition forlanges inden Skibet nordfra er passeret Sundtoldlinien.

c. Naar Documenterne sendes til Helsingør for at expederes førend Skibets Ankomst syd fra

d. Naar Skipperen seiler bort uden at modtage det Øresunds Toldpas, og endelig

e. Naar Papirerne bringes i Land ved andre end Skipperen, Styrmanden eller den reisende Kiøbmand selv.

B. I Belterne

	Rigsdaler	Styver
1 Til Inspecteuren, Casseureren og i Stempelbetaling	2	16
2 I Overordentlige Fattigpenge, naar Skipperen forlanger at expederes udenfor Expeditionstiden i Lille Belt —	1	„
3 Til Vagtskibet —	„	6

§ 14

Beregning af Told, Rosenobel, Fyrpenge, Skotter og Skriverpenge skeer i Species, som efter en antagen fast Cours betales med to Rigsbankdaler Repræsentativer for hver Rigsdaler Species. En Rigsdaler Species deles i 48 Styver —

§ 15

Med Toldens Erlæggelse af Ladninger i danske Skibe, som gaae til Østersøen, gives Henstand indtil Skibets Tilbagekomst fra Østersøen, naar dette skeer inden 3 Maaneder, mod at et med tilstrækkelig Credit forsynet Sundklareringshuus i Helsingøer paatager sig at indestaae for Betalingen. Denne

erlægges strax ved Skibets Ankomst fra Østersøen, men naar det ikke er retourneret inden 3 Maaneder fra Klareringsdagen til Østersøen at regne, udredes det creditered Beløb uden længere Henstand. —

§ 16

Ethvert Skib er pligtigt at klarere de anordnede Afgifter, naar det paa sin Reise passerer de saakaldte Toldlinier, som i Øresund er den Linie, som falder mellem Kronborgs Flagbatterie og den nordlige Pynt af Helsingborg; i store Belt, Linien mellem Halskov i Sjælland og Knudshoved i Fyen, og i lille Belt, Linien mellem Strib i Fyen og den gamle Færgebroe ved Fredericia. —

§ 17

Fra den i foregaaende Paragraph anførte almindelige Regel gjøres dog følgende Undtagelser

a... Skibe, som for Storm og Uveir nødes til at indkomme og søge Rheden, men igjen vende tilbage uden først at klarering.

b. Skibe som indkomme for at søge Ordre eller for at høre Ordrer og vende tilbage uden at losse eller lade, ere frie for Told men betale blot Fyrpenge og Klarerings Omkostninger for Indgaaende. —

§ 18.

Saavel i Sundet som i Belterne ere Toldkamrene paalagt at expedere de ankommende Skibe uden Hensyn paa Dagens Timer, men den egentlige Expeditionstid indskrænker sig til alle Søgnedage (Fredag Formiddag til Klokken 9½ undtagen) mellem Paaske og Michelsdag fra Kl. 8 til 11 om Formiddagen og fra Kl. 2½ til 7 om Eftermiddagen, samt mellem Michelsdag og Paaske fra Kl. 9 til 11 om Formiddagen og fra Kl. 2½ til 5 om Eftermiddagen. —

Dog er det, for end mere at fremskynde Klareringerne igjennem Øresundet og tilveiebringe

tigen Expeditionstid anordnet, at Skipperne kunne til andre Tider end ovennævnte indlevere deres Skibs og Ladningsdocumenter og gjøre deres Forklaring paa Øresunds Toldkammer til paafølgende Expedition, nemlig i Maanederne April, Mai, Juni, Juli, August og September fra Kl. 4 om Morgenen til Kl. 10 om Aftenen og i den øvrige Deel af Aaret, naar Seiladsen ikke er standset formedelst Iis, fra Kl. 6 om Morgenen til Kl. 8 om Aftenen.

§ 19

De Skippere eller andre Personer, som gaae i Land ved Helsingør, for at klarere Øresundstolden ere i Toldkammertiden pligtige strax at begive sig til Toldkammeret uden forud at gaae ind i noget Huus. —

§ 20

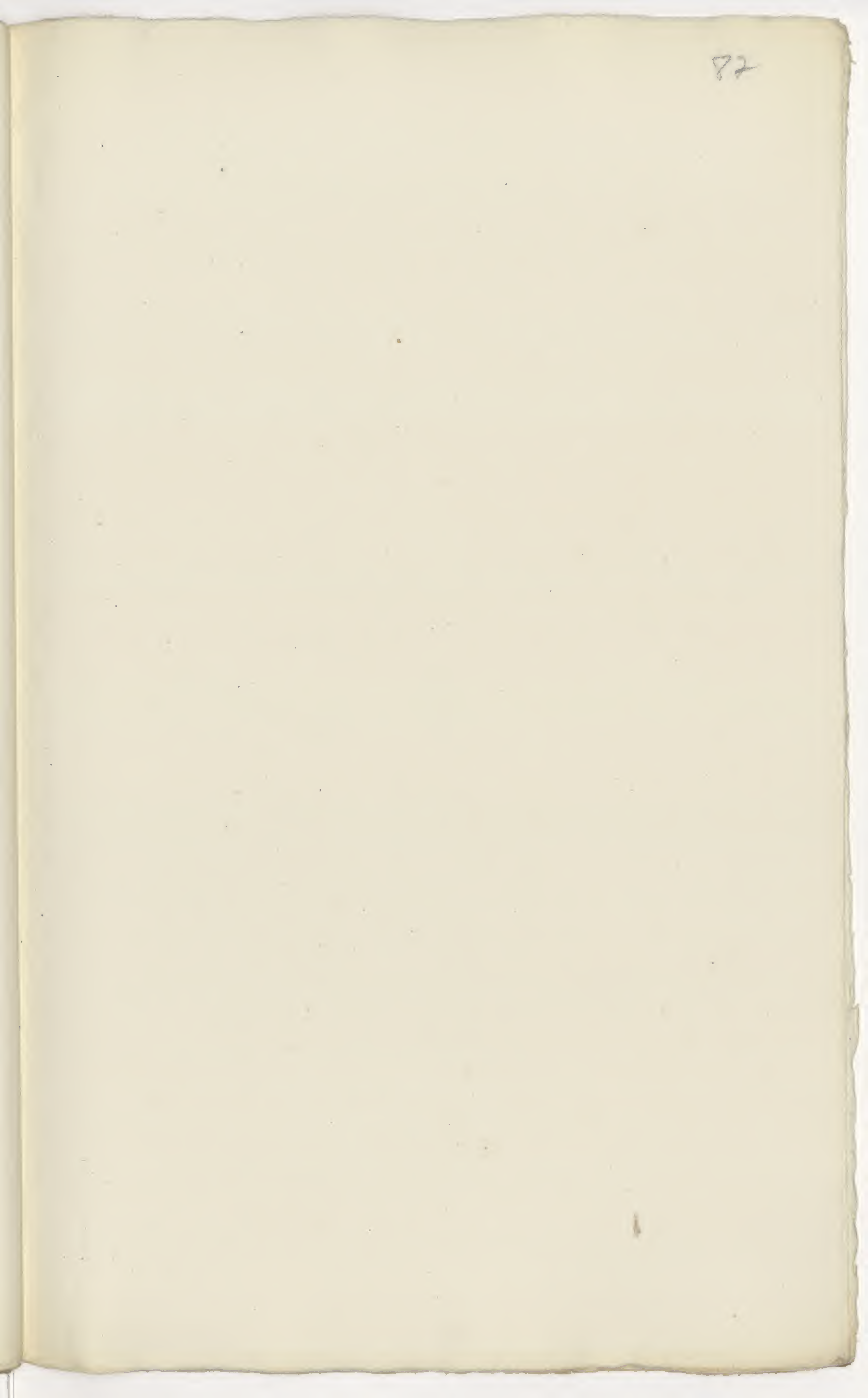
For Overtrædelse af de gjeldende Regler og andre begaaede Uordener erlægges:

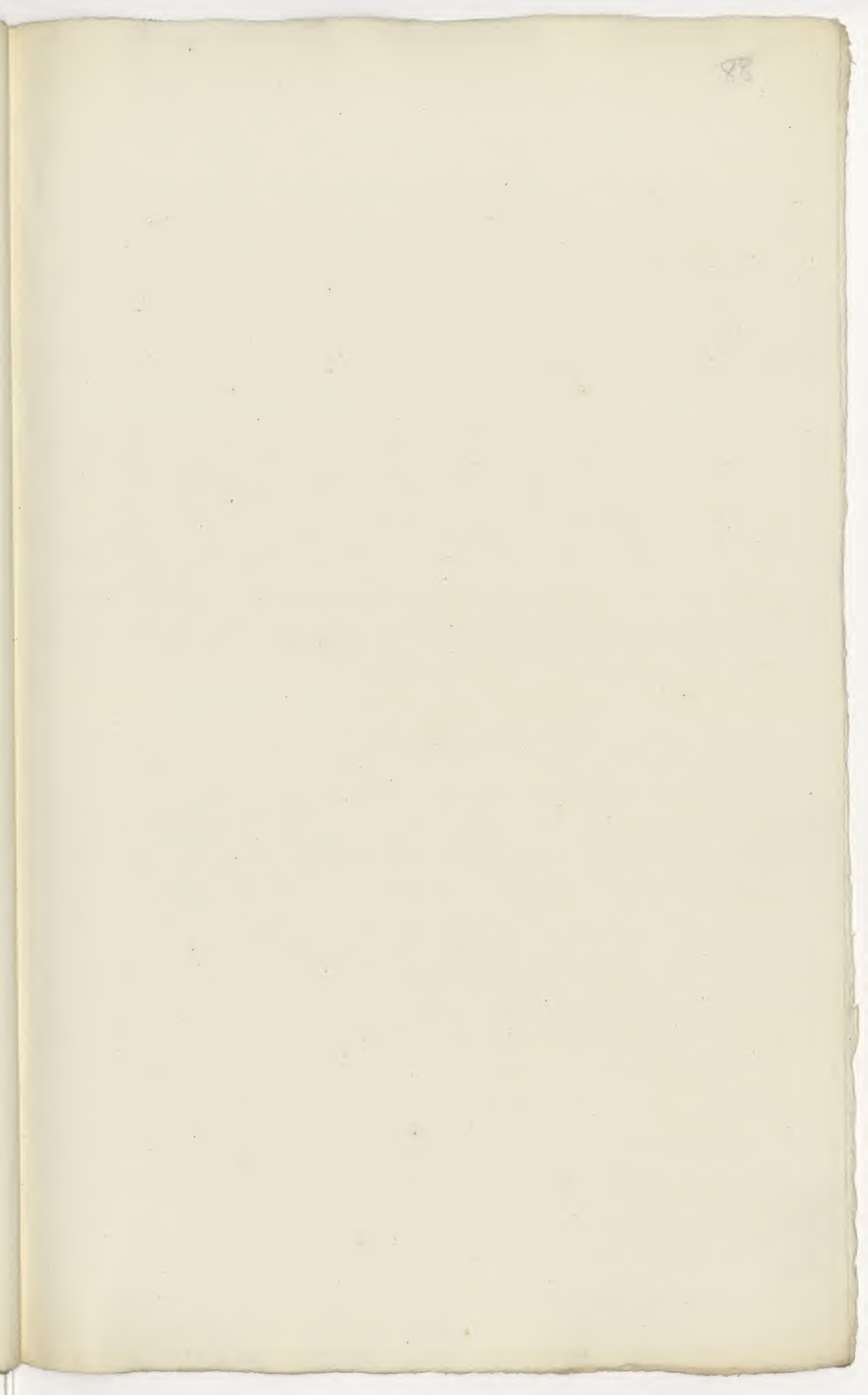
1. For urigtig Angivelse af Ladningens Art og Størrelse samt for Gjennemseiling udenfor Nødvendigheds Tilfælde, bøder efter Forsætlighedens Grad, foruden at de anordnede Afgifter betales, indtil det dobbelte Beløb af de intenderet besvegne Rettigheder. —

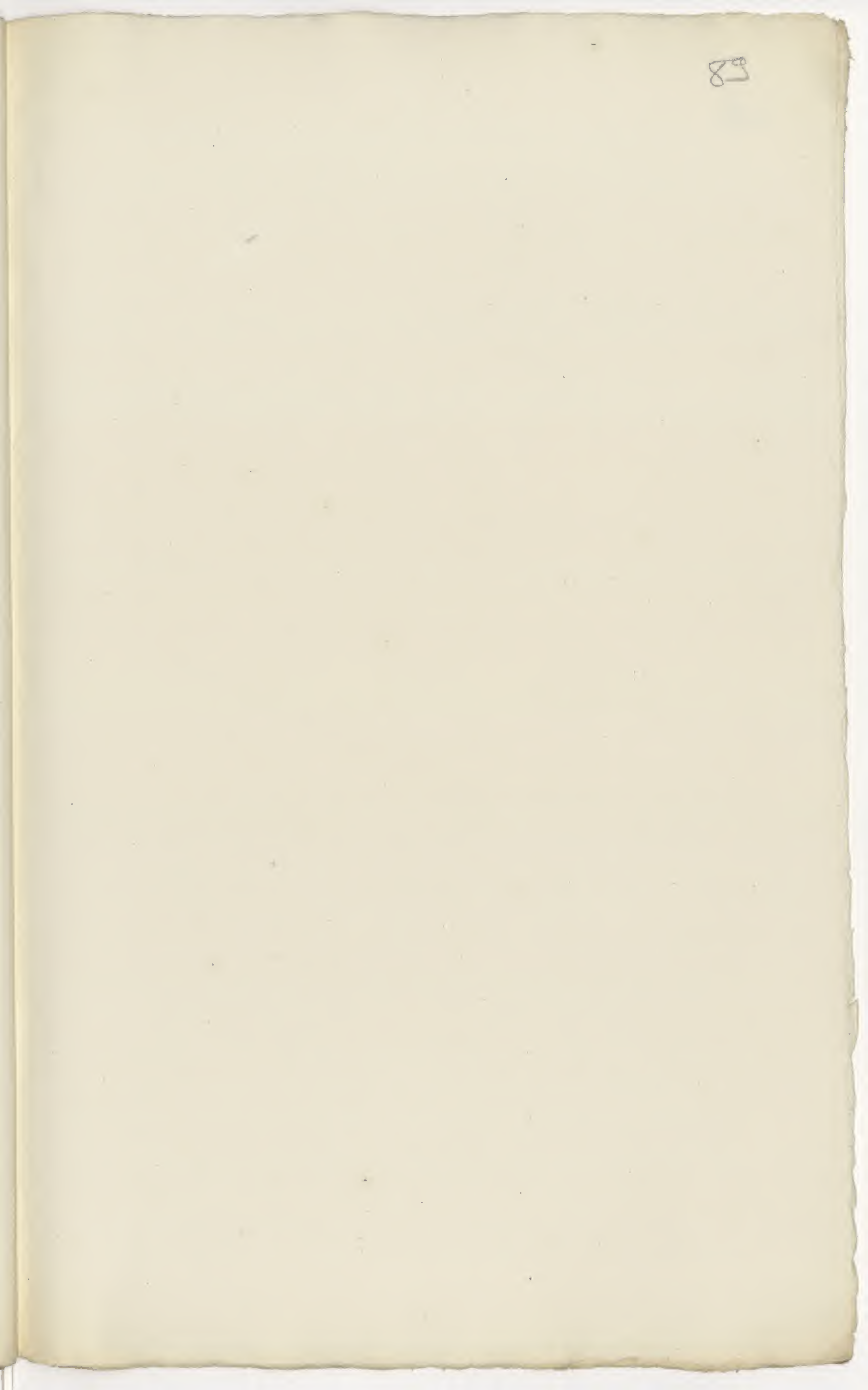
2. Naar Skibe bestemte til Kiøbenhavn seile derhen uden at klarere ved Øresund, og derfra sende Papirerne til Expedition, erlægges 5 Rigsbankdaler Sølv. —

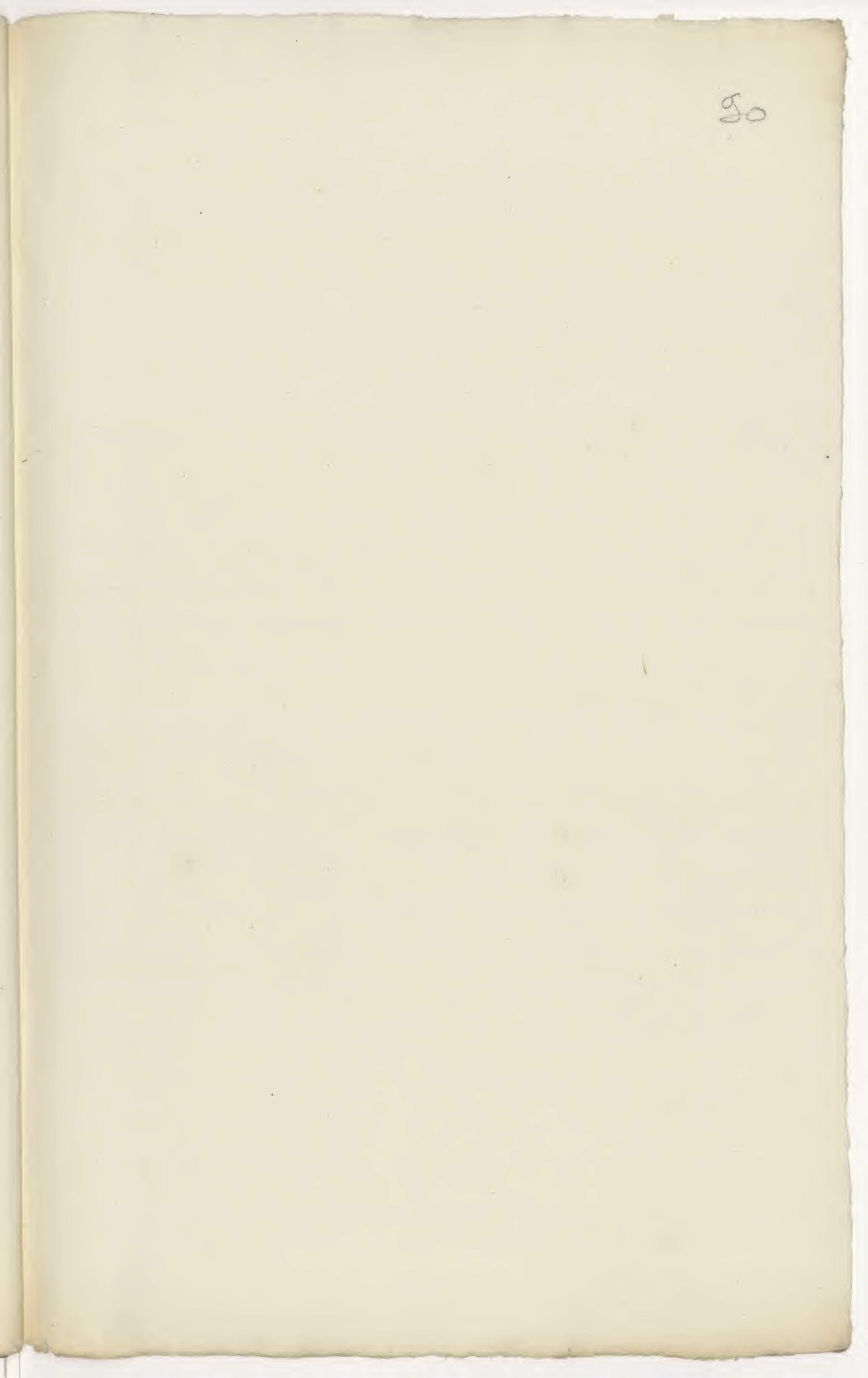
Udfærdiget i Sund og Strømtoldcontoiret under det Kongelige Generaltoldkammer og Commercecollegium den 31 December 1833

Rosing
Bureauchef






89



Quelques mots sur la Douane du Sund.

Une expérience de plusieurs années m'a prouvé qu'une grande partie des négociants fesant le commerce de la Baltique ne sont pas suffisamment instruites de la nature et de l'état actuel des droits du Sund, et qu'il existe très souvent des manières de voir erronées sur ce sujet qui donne lieu à des malentendus dont le résultat est à l'ordinaire une correspondance aussi désagréable que couteuse. Le but du court exposé ci dessous est de redresser ces erreurs autant que possible et je me flatte qu'il ne sera pas tout à fait sans utilité et qu'on ne méconnaîtra pas aussi ~~mes~~ bonnes intentions en le publiant.

Sans vouloir m'étendre sur l'origine et l'histoire des droits du Sund, il me parait suffisant de dire qu'ils sont principalement basés sur le traité conclus en 1645 entre le Danemark et les Pays bas à Christianopel, ainsi que sur différents autres traités conclus postérieurement avec d'autres nations, traités qui ne dévient ~~les~~ uns des autres que peu quant au ~~la~~ principale, puisque ~~la fin de tous~~ dans tous le tarif des droits du traité de Christianople sert de base. Selon ce traité les droits payables sur les navires sont:

1° (Fyrepenge) Droits de fanaux
2° le droit nommé de Rosenoble que les vaisseaux de Lubeck et de Rostock ont à payer
3° les droits à payer aux différents ~~aux~~ employés de la Douane
4° Argent des pauvres
&a &a.

Et d'autres qui ne sont pas d'une importance particulière.

Les droits sur les marchandises sont par contre d'une importance d'autant plus grande. Ces droits sont fixés presque pour chaque article et leur calcul, tant qu'ils ne se

rapportent par aux articles spécifiés dans le tarif, ordinairement pris au maximum d'1 p% de la valeur si les navires appartiennent à des nations privilégiées; la valeur des marchandises est déterminée par la Douane royale du Sund, si elle ne se trouve pas côtée dans les papiers du chargement. Mais si les marchandises se trouvent à bord de navires de nations non privilégiées, elles payent 1 1/4 p% de la valeur.

On croit fréquemment que les Capitaines ou les armateurs à leur passage par le Sund n'ont pas d'autres obligations que d'y payer les droits pour son vaisseau; que les commissionnaires à Elseneur peuvent faire eux-mêmes d'après leur propre conviction ou selon leur bonne volonté une déclaration à la Douane du Sund sur les marchandises chargées pour compte de leurs commettans, et que le payement des droits du Sund n'a lieu que chaque six mois ou même une fois par an: tout cela est une erreur. La douane royale du Sund n'a affaire qu'au Capitaine; c'est lui qui doit ~~acquitter les droits~~ à son passage par le Sund acquitter les droits sur son navire et sur sa cargaison, mais comme il pourrait éprouver trop de difficultés à avoir avec lui l'argent nécessaire pour acquitter les droits, les répartir ensuite entre les différents propriétaires des marchandises et à s'en rembourser, il doit présenter un commissionnaire qui le fasse pour lui.

Aussitôt qu'un Capitaine débarque et qu'il a passé par la quarantaine, il est tenu avant de pouvoir aller ailleurs de se rendre à la Douane, d'y délivrer ses expéditions du port de son départ ensemble avec les connaissements de sa cargaison, de donner tous les éclaircissemens que les employés de la douane pourraient lui demander et de déclarer quel est son commissionnaire auquel les papiers de bord et la passation

Sund doivent être remis. D'après les expéditions et les connaissements la douane arrange, calcule et fait un compte général des droits à payer sur le navire et la cargaison. Il est du devoir des employés de la Douane de se conformer strictement et avec fidélité au tarif de droits en vigueur et d'après les traités existants avec la nation à laquelle appartient le capitaine en question; mais quand il y aurait des doutes ou des contradictions dans les papiers, ou si la valeur n'était pas mentionnée quand elle devrait l'être, ou quand les collis ne seraient pas pourvus d'une dénomination claire et en d'autres cas semblables, les employés de la Douane doivent agir d'après leur perspicacité et alors il est de leur devoir de ne pas porter préjudice à l'intérêt de leur couronne. Une fois qu'on a trouvé combien le capitaine doit payer, les papiers du chargement sont envoyés ensemble avec la passe du Sund au commissionnaire, si toutefois il a donné la caution nécessaire pour parer au payement des droits; sinon les papiers et la passe ne peuvent être reçus que contre payement en argent comptant; dans tous les cas l'acquit des droits doit s'effectuer le 24 de chaque mois, excepté pour les navires anglais et français qui jouissent à leur entrée dans la Baltique d'un crédit qui dure jusqu'à leur retour ou trois mois.

Voilà le commissionnaire du capitaine en possession des papiers et c'est maintenant son affaire de voir comment il se remboursera du total des droits somme qu'il a payée ou qu'il doit payer. Les droits sur le navire sont naturellement chargés par lui sur le capitaine ou ses armateurs; le compte de la douane sur le chargement, il le

fait circuler parmi les autres
commissionnaires et chacun note
et rembourse la part qu'il doit
payer sur la marchandise de ses
commettans ; c.a.d il copie à la lettre
ce que l'employé de la douane a écrit
et ne saurait parler que dans le cas
où des erreurs ouvertes ou des fautes
de calcul peuvent être prouvées. Dans
les cas douteux restent tels que les
employés les ont cotés. Il est heureux si le
commissionnaire de rembourser de ses
avances de la manière précitée,
et de ce qu'il a peut être payé lui
même pour ses amis ; mais souvent
et principalement quand les
navires sont chargés de marchandises
diverses avec beaucoup de connaissemens
une grande partie encore à ordre ou
à l'adresse de maisons qui n'ont
pas de commissionnaires à Elseneur,
si on considère maintenant que
toutes les expéditions de navires doivent
se faire avec la plus grande célérité
possible, puisque la perte d'une seule
demi heure peut souvent être incalculable,
chacun conviendra facilement de
l'embarras où le commissionnaire et
le capitaine peuvent être mis par là.
Qu'y a-t-il à faire ? Le commissionnaire
doit-il débourser son argent pour des
personnes qui lui sont étrangères et
que souvent il ne connait pas même
le nom ? Le Capitaine doit-il prendre
sur lui le payement des droits pour se
rembourser à la livraison des
marchandises et dans le malheur
possible de la perte de son navire
y ajouter encore celle de ses avances ?
ou doit-on souscrire une lettre de
grosse (Bodmerey) (une Bomerie) ? le
propriétaire de la marchandise
aurait alors à supporter une
prime assez forte et des relations
entre ~~le capitaine et~~ le négociant et
le capitaine en seraient la suite,
principalement pour ce dernier auquel
la faveur ou défaveur des affréteurs ne peut

par être indifférente ; donc le résultât
en toujours : s'il y a perte, c'est au
commissionnaire du Sund à la supporter
et cela pour 2 à 3 pos de provision
ou commission !! ○

Qu'il me soit maintenant permis de
~~conclure de cet exposé succint et franc~~
tirer quelques conclusions et quelques
conséquences de cet exposé succint et
franc, et d'exprimer quelques vœux
dont l'accomplissement servirait à
faciliter et à accellérer les affaires du
Sund. ○

Chaque personne qui fait le commerce
de la Baltique ne peut être indifférente
aux droits du Sund et à la manière de
les calculer. Le négociant ne peut
pas faire un calcul juste des marchandises
s'il prend un taux non exact pour
les droits du Sund; pour l'armateur, le séjour
plus ou moins long du navire à Elseneur, ne
peut pas être d'une moindre conséquence
que les droits quelques peu considérables
qu'ils soient qu'il a à payer sur plusieurs
navires qui font plusieurs voyages par
le Sund quand à chaque passage il
peut y avoir une différence de 4, 5 à 6
écus et même plus. Le Capitaine
peut encourir de grands embarras
par son ignorance de l
(modalitæt) des droits du Sund ;
Quant à l'assureur, chaque heure
qui prolonge ou raccourcit les risques
est de conséquence, il serait donc
fortement à desirer :
1° que les différentes corporations
commerciales des nations maritimes
tâchent d'engager leurs gouvernemens
respectifs à porter à la connaissance
du public commerçant et d'une
manière authentique les derniers
traités conclus avec le Danemark
ensemble avec le tarif du Sund qui
y appartient, pour que chaque sujet
puisse connaître à l'avenir d'une
manière exacte sur quoi il doit le
baser. Il serait peut être encore mieux
si les démarches nécessaires étaient faites
officiellement auprès du gouvernement
danois pour le décider à publier lui

même ~~le~~ tarif du Sund qui contiendra les indications nécessaires ~~pour~~ des déviations faites d'anciens traités en faveur de différentes nations pour servir en général à l'avenir comme une base fixe à l'usage du commerce.

On doit d'autant plus s'attendre que ce gouvernement aura égard à une telle demande qu'une institution consacrée par la durée de plusieurs siècles et par des traités ne ~~[illegible]~~ peut et ne doit contenir rien de secret, et je le dis du fond d'un cœur plein qu'aucun sacrifice n'est trop grand pour un roi comme celui qui orne maintenant le trône du Danemark, lorsqu'il s'agit de favoriser le bon et l'utile, vérité que chaque ~~[illegible]~~ habitant pensant de ce pays sentira profondément.

2° Que chaque expéditeur fasse faire les connaissements de la manière la plus claire et conforme aux expéditions de la douane de son port.

3° Que chaque négociant qui reçoit des marchandises par le Sund ait soin d'y avoir un commissionnaire pour y payer les droits du Sund pour lui.

4° Que chaque capitaine qui doit passer le Sund ait attention en signant les connaissements dans le port de départ à ce qu'il ~~il lui soit désigné~~ y soit fait mention de celui qui doit payer les droits et pour le compte de qui. Si des circonstances veulent que des connaissements soient à ordre, quelques lignes cachetées et remises au capitaine serviraient à régler cet objet.

Ce n'est que de cette manière que la méfiance et le doute pourront à l'avenir être évités, que les malentendus et les plaintes mal fondées cesseront, car rien ne facilite ~~[illegible]~~ davantage une chose et rien ne la rend plus agréable pour un homme d'affaires que des explications claires et précises.

Elseneur le février 1831

C. M.

G.

Extrait

Il est requis, et il l'a été de tout tems, par la Chambre des Douanes au Sund, que les lettres de mer, d'après lesquelles les droits de péage sont à prélever, soient traduites des langues étrangères dans lesquelles elles sont rédigées. — Avant 1664, il fut du devoir des patrons de navires de soigner eux mêmes les traductions, avant de se présenter à la Chambre des Douanes pour être expédiés, mais ceux qui se chargeaient de ce travail étant devenus trop exigeans, il fut dans ladite année désigné un employé à Elseneur, pour faire les traductions pour le prix, dont il conviendrait avec les patrons des navires. L'exigence arbitraire n'ayant point encore par ce moyen été écartée, les translateurs suivants se sont entendus avec les Consuls étrangers & avec les expéditeurs de navires touchant un payement fixé et proportionné à l'étendue du travail. Cette redevance (Sporteln) est encore du même montant que jadis, et sans augmentation de tems immémorial. Le translateur la prélève ainsi que pour son travail, et non pas à aucun autre titre. L'opinion que le translateur touche la redevance sans avoir eu un travail à exécuter dérive de ce que tous les patrons, sans distinction de nations privilégiées ou non privilégiées, qui viennent de Lubeck, Rostock, Frederikshamn, St. Petersbourg, Narva et de Wybourg, sont dans l'habitude de s'adresser, pour gagner du tems, non pas au translateur, mais aux employés de la Chambre des Douanes, (Camerics) ou aux expéditeurs de passeports, qui se chargent pour lui de la besogne. — En vertu de ce droit volontaire les dits employés ne s'attribuent rien de ce qui revient de droit au translateur, qui en met le montant en ligne de compte pour lui même. Les patrons y gagnent, parceque l'expédition est accélérée.

Il est bien vrai que le précédent translateur, le Sr. Sprunck, mort en 1819, avait omis pendant quelques années d'exiger des batimens Anglais, Hollandais & Suédois, venant avec des chargemens de quelque port de la Baltique, le salaire qui lui revenait, mais il est évident, que cette omission, dont la cause est inconnue, n'est point obligatoire pour le successeur, & il peut encore moins être prétendu, que celui-ci l'étende aux batimens de toutes les autres nations.

Quant aux patrons prussiens en particuliers, qui apportent des ports de la Baltique des papiers de mer rédigés dans des langues étrangères ils

serviront

probablement assujétis à de plus grands retards en devant recourir au translateur, qui en payent la redevance (Sporteln) aux employés de la Chambre des Douanes.

Les messagers (Lopere) rendent les mêmes services aux patrons des navires des nations privilégiées, qu'à ceux des nations qui ne le sont pas. La redevance qui leur est attribuée repose également sur des arrangemens faits anciennement entre eux & les Consuls & expéditeurs de navires. C'est là l'origine de ce que les batimens Anglais ne payent que 8 Sols, probablement parcequ'ils forment le plus grand nombre de ceux qui passent le détroit, de sorte que le grand nombre d'expéditions dédommage de ce que la redevance est moindre.

Quant à la redevance des bâtimens Suédois elle a été payée par l'un des précédens Consuls, comme expéditeur, par une somme en bloc pour toute l'année, jusqu'à-ce que les expéditions furent partagées entre son successeur & plusieurs maisons de commerce, et que ceux-ci tombèrent d'accord avec les messagers (Lopere) de la redevance de 8. Sols par vaisseau. —

Les batimens de toutes les autres nations, les prussiens & même les Hollandais & Danois y compris, payent en redevance aux messagers 12 Sols, en vertu d'arrangemens mutuels confirmés par un long usage.

Le traité de commerce n'ayant en rien diminué les fonctions des messagers à l'égard des vaisseaux Prussiens, n'apporte aussi aucun changement à cette retribution.

Celle qui revient à l'inspecteur des bâtimens des Nations non privilégiées est payée dans tous les cas, où le navire est assujéti à la visite.

Cette rétribution (Sporteln) est payée aussi par les navires des nations les plus anciennement privilégiées, savoir les Anglais, les Hollandais & les Suédois quand les papiers de mer ne sont pas en bonne forme. Par cette raison la rétribution à l'inspecteur est payée par les patrons des vaisseaux Anglais, et par ceux

35

de toutes les autres nations, quand ils viennent des ports d'Angleterre et d'autres ports, où ils ne sont pas munis de papiers de mer conformes aux stipulations des traités, ce qui les assujetit à la visite & par conséquent à cette rétribution. Même les bâtimens Danois la payent. Les vaisseaux Hambourgeois, Russes & Espagnols après être devenus privilégiés, continuent de payer la Redevance à l'inspecteur, sans avoir prétendu se soustraire à une si légère rétribution qui forme son revenu.

&c.ª &c.ª
(signé) Rosenkrantz

à Monsieur Le Baron de Maltzahn,
Chargé d'Affaires de S. M. Prussienne.

Mr. Martial Mure de Pelanne, Elève Consul, fils du ci-devant Consul de France à Elseneur, a fait publier une traduction du Tarif des droits du Sund rédigé en 1831 par Mr. Hjört de la même. Ce Tarif, loin d'être officiel, comme il le dit, ne diffère que peu au point des Tarifs qui ont paru en — 1815, 1821, (tant en Danois, en allemand, anglais & en français) & le travail du jeune auteur aurait plutôt été une nouvelle édition de l'ouvrage de Mr. Thaarup & Martender qu'autre chose, s'il n'avait pas jugé à-propos de le faire précéder de divers détails & instructions relatifs au péage du Sund & à la relâche à Elseneur. Cette partie de l'ouvrage appartient à ce qu'il paraît à l'auteur, & contient une quantité d'erreurs, qu'il est nécessaire de relever, pour empêcher que de fausses notions ne se répandent.

Mr. Mure à la tête de ses observ. préliminaires ne —

à Mr. Mure

& Comme j'ai appris qu'un grand nombre d'exemplaires a été envoyé à St Petersbourg je le crois de mon devoir de communiquer au dép. du Com. Extr. quelques observations sur cette publication

Si Mr. Mure de Pelanne, dans ses observations préliminaires n'a pas préféré passer sous silence, les titres que le Danemark peut posséder à la perception des droits du Sund, il aurait dû examiner la question à fond & avec impartialité, & non pas se borner à copier aveuglement les assertions des auteurs Danois, qui ont à coeur naturellement défendre de toutes les manières un revenu annuel aussi considérable & aussi vital que le sont les droits du Sund, — il aurait pu se convaincre alors, que ces titres ne sont pas incontestables, qu'il n'en est pas question dans les actes du Congrès de Vienne & que la quotité des droits du Sund n'a pas été invariable pendant près de deux siècles." —

& cette dernière assertion est si [illegible] faite que la plus légère comparaison du Tarif annexé au Traité de Christianople (le seul qui ait jamais été reconnu) avec ceux publiés plus tard, porte une évidence irrécusable des changemens fréquens & arbitraires que le Gouvt. Danois a fait dans les droits prélevés sur différens articles, je citerai p. e: les articles, Caffé, Cotton, Vins, Sels, Sucres &c &c.

Dans des Tableaux comparatifs que l'on offre au public, l'exactitude est un devoir indispensable & celui que Mr. M. de P. a joint à son ouvrage pêche par une quantité très sensible d'erreurs, tant à l'égard des sommes totales, que par le nombre de navires attribués à chaque nation. —

comme le prouvent les Relevés Généraux que j'ai eu l'honneur de transmettre au Dép. & qui coïncident au moins pour les Totaux avec les tableaux de ce genre rédigés par les [illegible]

Les chapitres 2. 3. & 4 ont été rédigés avec connaissance de cause & donnent des renseignemens utiles mais ~~[illegible]~~. La partialité qui perce à la fin du 3me article en faveur de l'unique maison française à Elseneur, semble trop grande pour être purement nationale; ~~[illegible]~~ c'est à cette partialité qu'il faut ~~[illegible]~~ attribuer ces mots: tout Capit. doit avoir un consigna- ~~[illegible]~~ taire à Elseneur qui répond à la douane de tous les droits &c. – Dans aucun traité des puissances étrangères avec le Danemarc, il n'est question d'une pareille restriction, – au contraire tout Capit. a le droit de s'expédier lui-même, soit en payant les droits du Sund & autres avec de l'argent ~~[illegible]~~ comptant, soit en présentant une caution ou de ~~[illegible]~~ bonnes lettres de change sur Copenhague. – Ce dernier mode serait même fort à recommander aux Capitaines, puisqu'il leur épargnerait les frais de Commission & ports de lettre, &c. &c. & surtout ceux ~~[illegible]~~ produits par la différence du change, qui sont fort à la charge des intéressés

Dans le Chapitre 8. M. de Pilamme parle des droits à la charge du navire Ils sont bien effectivement, & quoique reconnus ~~[illegible]~~ par les Traités, ils sont cependant de nature à être ~~[illegible]~~ discutés & abolis à l'exception de celui des fanaux, qui quoique juste dans son principe n'en est pas moins très élevé –

Quant au droit que M. de P. accorde dans de certains cas à l'inspecteur de la rade, il n'existe ~~[illegible]~~ que par ~~[illegible]~~ anomalie. – ~~[illegible]~~ les fonctions de ~~[illegible]~~ l'état du ~~du Capit.~~ est conforme à la ca- ~~[illegible]~~

Les traités refusent au Danemarc le droit de visite, ~~[illegible]~~ des navires privilégiés – comment l'Inspecteur pourrait-il donc prétendre au droit de recevoir une rémunération

r/.

100.- fr.
1300

9
26

24
903

30
100
3000

100.

~~de la part des nations privilégiées lorsqu'il n'y a [illegible]~~

pour une visite qu'il n'a pas celui de faire?

97

Les observations sur les bateaux du Pays sont justes (Chap. VI. VII. & VIII.):
mais le suivant, qui traite de 40^{ne} ne fait pas honneur ~~xxx~~ aux renseignemens que M. P. s'est procuré à ce sujet. —

voici d'abord la note des frais pour les navires en 40^{ne} d'observation à la rade

1, Pour la visite du médecin 5 écus argent, comme le quote l'auteur, mais cette visite a lieu au moins deux fois —— 10 rbl.

2,

La patente ~~[illegible]~~ de santé pour les navires en 40^{ne} — ne consiste que dans le certificat de libre pratique (N°) & ne coute nullement 1 rbl par chaque individu à bord. —

Ces ~~toutes les patentes de santé ne~~ derniers ne sont plus ~~requises~~ demandées dans aucun Port de la Baltique, si ce n'est dans ceux du Danemark.

Mais Les patentes de santé ~~ne sont~~ encore nécessaires pour l'admission ~~[illegible], outre~~ en ~~[illegible]~~ ~~de la~~ Russie, ne sont requises que quand le navire vient des endroits situés au delà de St. Jean de Luz^x ~~2°, [illegible] Prusse, si le bâtiment vient d'un endroit considéré suspect par le Danemark~~, — & ces certificats se payent à raison de 2 rbl. par personne à bord — & doivent être munis du visa des Consulats ~~respectifs~~ respectifs.

ainsi que les Certificats de libre pratique accordés aux navires abiant en Russie —

~~Il faut cependant observer que la mesure à l'égard de la Prusse a été adoptée postérieurement à la publication de l'ouvrage de Mr. M. de P.~~

^x voyez la Circul. du Consulat de Russie du 4 mai 1828.
voyez celle du Consulat de Prusse. — " — ,

L'observation (Chap. X page 20) — sur les variations du change d'Hamb justifie ~~[illegible]~~ le conseille qui a été donné ici aux Capit. de s'expédier eux-mêmes au Sund — M. M. de P. y évalue le Rigsbdl. à 2 fr. 90 à 2 fr. 95 Cent. — voyons ce qu'il vaut.

Lorsque le change de Cop.[e] sur Hamb. — est (comme dans ce moment) de 207 écus p. 300 ℳ de Bco & de Hamb. sur Paris — de 188 frs. pour 100 ℳ de Bco (& c'est la manière généralement adoptée pour les payemens en lettres de change) le Rbdl. vaut 2 fr. 72 Cent. & l'on paye par conséquent 20 à 25 Cent par Rbdl. plus qu'il ne vaut ! le Calcul ci-dessus basé sur les opérations de change de Copenhague, est corroboré par les calculs de Nelkenbrecher & par ~~[illegible]~~ l'évaluation des monnaies Danoises, publiée par le bureau des Longitudes à Paris 1833 & qui porte le Species à 5 fr. 66 C. — le papier monnaie étant d'une valeur moindre d'environ ~~6%~~ 3% un écu papier est porté à 2 fr. 75 C. ~~[illegible]~~

69 | 1 ℳ
207 — 300 ℳ
100. 69 / 188 / 2,72 $\frac{22}{69}$
138
5000
483
170
138
32

5.66
25
5,41
2,70

5.66
16
5.50
2,75

5.66
33
5,33
2,67

37

Le reste de l'Ouvrage étant une pure traduction, en faire la critique serait ~~[illegible]~~ analiser celle de M. Hjorth & de ses devanceurs en français, anglais &c — (ce qui ~~[illegible]~~ serait une ~~la~~ peine — inutile puisque pas un n'est ~~[illegible]~~ officiel — Le seul Tarif reconnu étant celui annexé au Traité de Christianople & la Douane du Sund prélevant ses droits, conformément aux Tarifs qui y sont stipulés) on ne peut donc baser ses calculs ni sur le Tarif de Christianople, ni sur aucun ~~[illegible]~~ autre publié postérieurement. Dans cet état de choses il ne saurait y avoir de Tarif officiel, puisque même ceux que le Gouvt. D. a communiqué aux Missions étrangères à Copenhague d'une manière confidentielle contiennent des déviations de celui de Christianople & n'ont pas été, pour cette raison, reconnus par aucun Gouvernements, preuve convaincante que M. M. de P. a eu tort de prétendre avec les auteurs Danois, que les droits ont été immuables & qu'ils sont incontestables. & il n'a guère changé à beaucoup depuis 1841.

Quoiqu'on ne trouve pas de date certaine de la première époque à laquelle remonte l'établissement du droit du Sund, on voit cependant qu'on peut la fixer au temps où le même souverain étendait sa domination sur les deux rives de ce détroit. La protection que le Danemark accordait aux navires étrangers contre les pirates et la construction des fanaux sur les côtes du Categat ont été peut être une des causes qui ont fait soumettre les capitaines des navires des différentes nations à payer certains droits en passant le Sund; soit que ces droits aient été payés par un consentement tacite, soit qu'ils aient été sanctionnés par des traités. Quant aux nations qui n'ont pas encore passé le Sund et qui par conséquent n'ont consenti à payer ces droits ni tacitement, ni par suite de traités, il est évident que ces nations ne pourraient être obligées à les payer.

vérifier — La première nation qui a conclu un traité dans lequel elle s'engageait à payer les droits du Sund est la nation hollandaise. Ce fut par le traité de Christianopel du auquel on joignit un tarif qui a servi de base à tous ceux faits depuis par les autres puissances. Le 14 juin 1701, le traité avec la Hollande fut renouvelé et on ~~[illegible]~~ y ajouta quelques dispositions relatives à l'évaluation des marchandises, à l'espèce des monnaies dans lesquelles les droits doivent être payés, les heures d'expédition des navires, et aux émoluments ou droits attribués aux employés &ª &ª, sans rien changer néanmoins au tarif.

Les non privilégiés sont
Lubeck
Brême
Oldenbourg
Mecklembourg
Hanovre
Portugal

Tous les traités faits avec les nations privilégiées contiennent au fond les mêmes dispositions, et énoncent le principe que chaque nation serait traitée comme la plus favorisée et renvoient tous au tarif de Christianople.
Voici copie du traité avec la Prusse
1° tarif du traité de Christianople
2. les marchandises non dénommées dans le dit tarif, sujettes à 1 p% de la valeur
3° si outre cela quelque nation était favorisée sous un point quelconque les mêmes avantages doivent être accordés aux navires prussiens.

A ce sujet je présente
1° une traduction par ordre alphabétique du tarif danois communiqué officiellement et des dispositions qui l'accompagnent
2° copie en danois du dit tarif
3° une copie du tarif de Christianople en hollandais et français
N°.

1,
5 ne se trouve pas dans le tarif de Christianople et ne devrait par conséquent payer que 1 p% de la valeur, cependant le tarif danois, charge d'un droit fixe
Voir pour les autres articles de la même nature que le N: 5 le tableau 6.

§ 9 et 10 du tarif.
Les principes de ce paragraphe ne sont consacrés par aucun traité.

§ 12 du tarif
les droits sont très élevés et déjà plus que payés par les droits ordinaires du Sund.

§ 13. Le Directeur est toujours absent, et cette absence est très désavantageuse, attendu que lorsqu'on a une réclamation à faire on est obligé de recourir aux autorités supérieures de Copenhague, parceque les Administrateurs ne peuvent pas décider, ce qui entraîne des longueurs, et le Capitaine ne peut pas attendre. S'il était sur les lieux, et il devrait y être puisqu'on perçoit un droit pour lui, on pourrait avoir une décision de suite.

Le passe port des douanes qu'on exige pour prouver la nationalité afin d'être exempt des droits d'inspection, n'est pas nécessaire pour prouver la nationalité prouvée par les papiers de bord.

§ Le Danemark aurait le droit d'exiger le droit du Sund en espèces argent il ne l'exige cependant qu'en papier; au surplus en ce moment la différence est peu élevée
aujourd'hui 1 Species argent vaut au cours de 2 Rigsbd. 9 Shillings papier tandis qu'on ne le calcule qu'à 2 Rbd.
différence d'environ 6 à 7 p%.

§ 16.
Il n'est pas question du Vendredi dans les traités

§ On ne voit pas dans les traités le droit que s'est arrogé le Danemark de faire payer double droit aux navires qui passent sans payer les droits

Nª. voir si le Capitaine est obligé de se présenter lui même.
On pense que oui et que par conséquent les 5 Rbd. qu'on fait payer de plus aux Capitaines qui, sans s'arrêter, envoyent leurs papiers de Copenhague pour lequel port ils sont destinés; ou vice versa de Copenhague pour la mer du nord.
Les Capitaines ont avantage, puisque dans ce cas ils ne sont pas obligés de prendre un bateau &c

Remarque Générale sur le droit d'exiger les connaissemens.
On n'a pas le droit, du moins ce

droit n'est ~~[illegible]~~ nommément mentionné nulle part.

~~Jamais~~ Prime: la douane doit s'en rapporter aux déclarations du capitaine, ou du moins à ses manifestes et passeports en bonne forme &c., d'exiger la production des connaissements dont il résulte un droit de traduction &c &c —

La passe du Sund ne contient pas toujours la spécification des diverses marchandises.

D 4 articles sur lesquels on ne prend pas de droits.
Les charbons de terre sont l'article le plus commun et le plus d'importance; tous les autres articles ont sont de peu de valeur ou passent très rarement.

D 3 - D'après le tarif de Christianople on ~~[illegible]~~ dit en général que sur les vins non tarifés on a le droit de prendre le 30e denier ou ~~[illegible]~~ 3 et 1/3 p% ; pour la facilité de calcul et pour ne pas revenir chaque fois, la douane a spécifié les différentes qualités de vins et a fixé les droits en conséquence; sa fixation pour beaucoup de vins est au dessous de celle qu'elle aurait pu faire.

consulter surtout les prix courants de Hambourg - où les marchandises n'ont qu'un faible droit de 1 ou 1/2 p% pour établir la valeur des marchandises qui ne devraient être soumises qu'à 1 p% de leur valeur.

Je n'ai de certain que les droits payés au Sund sur navires français; mais si les droits sont plus forts qu'ils ne le devraient, la France n'éprouve pas un moindre préjudice pour les marchandises qu'elle exporte sur navires étrangers.

Droits du Sund

Elseneur le 21 Juillet 1830.

Monseigneur

Il y a 8 ans environ que sur les representations du ministre d'angleterre à Copenhague, les droits sur les cotons filés qui payaient 60 stivers 100 lb furent reduits à 36.

Il existe dans ce moment de nouvelles réclamations à Copenhague, présentées aussi par le ministre d'Angleterre qui demande que ces droits soient reduits à 24 Stivers pour 100 lb. Il est à présumer que cette réduction aura lieu, mais elle n'a point encore été accordé, je m'en suis informé ici à la Douane du Sund. J'aurai l'honneur d'instruire V. Ex. aussitôt que l'ordre en sera arrivé à cette Douane.

V. Ex. scait que les droits du Sund se perçoivent d'après un tarif très ancien, réglé par le traité de Christianopel en 1645 entre le Danemark et les provinces unies. Ce tarif a été adopté par toutes les nations, qui ont passé des traités avec le Danemark et nottament pour la France en 1742. Les droits se perçoivent donc toujours sur les marchandises portées sur ce tarif et sans aucun arbitraire. Ce tarif porte que les marchandises non spécifiées payeront 1% de la valeur, base du droit, et comme depuis l'établissement de ce tarif il est entrée beaucoup de marchandises — nouvelles dans le commerce, on les a fixé aussi à 1% de la valeur.

Très souvent, il est arrivé qu'en France on a chargé des marchandises qu'on a specifiés sur les connaissements d'une manière vague comme une caisse, merceries, quincaillerie, parfumerie, librairies, modes, objets divers, oranges, porcelaine sans indication sur le connaissement ou sur le manifeste de la Douane du lieu du départ, ni poids ni mesure, ni estimation de ces différents colis. Il en est résulté alors un embarras pour les employés de la Douane qui ne sçavaient comment fixer les droits. C'est dans ces occasions que les droits ont été établis d'une manière arbitraire. Je dois dire à la louange des employés de cette douane, qu'ils ne manquent point à se trouver dans ce cas, et lorsqu'il arrivait de pareils connaissements de France ils me faisaient demander si je connaissais les valeurs qui y étaient portées et sur mon rapport ils établissaient le droit. J'ai eu soin de mettre cette estimation toujours audessous de la valeur que je présumais, pour ne pas surcharger les interessés à ces marchandises. J'ai dû aussi quelques fois éclaircir les employés sur la valeur de quelques marchandises que nous exportons de Russie, comme poils de chameaux, Laines de cachemire &c dont les droits étaient assimulés dans le tarif aux poils de lapins et taxés à 30 stivers 50 lb. J'ai représenté que ces marchandises étaient de peu de valeur et je les ai fait classer sur le même pied que les poils de chèvre qui payent 9 Stivers par Skd de 320 lb. Il y a encore divers articles dont j'ai fait regulariser les droits, tels que la quinine qu'on avait taxé à un prix très élevé, et que j'ai fait réduire de 5/6, c'est à dire qu'une partie de quinine qui avait été taxé à 120 a été reduite à 20.

Je dois dire à Votre Ex. que lorsqu'on fait des réclamations à la Douane qu'une marchandise de cette nature a été mal estimé et mal taxée et qu'on prouve que l'estimation a été trop élevé, on bonifie l'excès du droit sur une autre cargaison. Cela m'est arrivé plusieurs fois pour des marchandises pareilles. Mais je dois dire aussi que lorsqu'une marchandise est portée nominativement sur le tarif, et le droit fixé, on ne reçoit — aucune réclamation, pour diminution.

C'est pour eviter, Monseigneur, ces taxations arbitraires que dans l'instruction que j'ai redigé pour les capitaines qui fréquentent les ports de la Baltique, j'ai recommandé d'avoir soin de faire mettre sur leurs connaissements la valeur des colis lorsque la — marchandise est enoncée d'une manière vague afin que cette estimation serve de base pour l'établissement des droits du Sund. Les employés de cette douane le desirent eux mêmes pour éviter l'arbitraire auquel ils sont obligés de se livrer quand ils n'ont aucun éclaircissement sur lequel ils puissent se fixer. Votre Ex. peut s'en rapporter avec confiance à tout ce que je lui exprime à cet égard. Dans les —

relations que j'ai pu avoir avec les chefs de cette Douane j'ai toujours rencontré une grande complaisance à écouter mes representations et à y faire droit, dans la confiance où ils étaient que je ne réclamais que ce qui était juste.

Votre Ex. me demande en outre s'il y aurait dans le tarif quelque marchandise de propre commerce qui serait taxée trop haut, pour, à l'exemple du gouvernement anglais, en faire l'objet d'une réclamation et obtenir une diminution de droits.

Il y aurait certainement beaucoup à observer maintenant sur les droits du Sund existants. Le tarif ayant environ 200 ans d'existance toutes les marchandises qui y sont portées ont dû éprouver nécessairement une variation considérable dans les prix, et plutôt en baisse qu'en hausse. Il en résulte, que les droits dont la base est 1% de la valeur, ne sont plus en harmonie, avec ces prix, par exemple. Le café paye 24 Stivers ou 1 Rbd.r papier par 100 ℔ tandis qu'il ne vaut réellement que 100 f. ou à peu près. Le café paye donc maintenant près de 3% de la valeur au lieu de 1%. Le sucre paye 9 Stivers ou environ F. 1-10.c ce qui porterait la valeur du quintal à F. 120 environ lorsqu'il ne vaut communément que moitié. –

Les vins de France, d'après les prix actuels payent aussi dans une proportion très forte.

Une barrique de vin de 240 b.lles paye 1 Rbd.r de droit ce qui porte le prix d'une barrique à près de 300 F. lorsqu'il n'en vaut pas communément 100. Le vin paye donc 3% de droits; il est vrai que les vins de Champagne payent les mêmes droits que les autres vins, mais ils ne forment pas le 1/4 de la quantité de nos vins qui passent le Sund, si la proportion du droit est juste pour le champagne les 3/4 des autres vins payent 2% de trop. Le vinaigre paye la moitié du vin, c'est aussi une proportion trop élevée.

Les eaux de vie ne valent pas plus que le vin, ainsi la proportion du droit est moins disproportionnée.

Quant aux marchandises de manufactures qui sont spécifiées dans le tarif, je n'en connais pas assez les prix de fabrique pour sçavoir si le droit est dans une juste proportion. Il me faudrait avoir un tableau des prix courants actuels pour faire un calcul précis et connaître si les droits portés dans ce tarif sont exacts, ou trop élevés. Si V. Ex. désire que je me m'occupe d'un travail général sur cet objet, je le ferai avec toute l'exactitude et le zèle qu'elle peut exiger de moi. Il me faudrait alors un prix courant de toutes les marchandises qui entrent dans le commerce de la Baltique, V. Ex. pourrait me le procurer par nos Douanes.

D'après toutes les observations V. Ex. pourra juger que le tarif actuel des droits du Sund n'est plus en harmonie avec les prix des marchandises et que beaucoup de ces marchandises au lieu de payer 1% de leur valeur en payent le double et le triple.

Mais comme ce tarif peut être défectueux sur presque toutes les marchandises, qui entrent dans le commerce, je pense qu'il devrait être soumis à une revision générale et qu'il en fut dressé un nouveau où toutes les marchandises connues fussent portées et les droits fixés d'après les valeurs du lieu de leur production. Pour obtenir ce nouveau tarif, il faudrait un accord de toutes les puissances pour en faire la réclamation au Danemark et que ce nouveau tarif, après

avoir été discuté et reconnu par toutes les puissances, fut imprimé et publié pour que tous les négociants puissent être fixés sur les droits à payer.

J'ai bien de fois rappelé dans mes dépêches que le véritable tarif du Sund n'était pas connu et que celui publié par M.r Thaarup était considéré par la Douane comme rempli de fautes. La douane est jalouse de son tarif et ne veut pas le faire publier. Je crois même qu'il lui serait bien difficile d'en former un très exact par ce que les employés n'ont souvent pour base de leurs estimations sur les marchandises non portées sur le tarif, que des prix courants qu'ils ont pris au hasard dans quelques gazettes, et qui ne peuvent être d'une exactitude parfaite. Cependant, je sais que les ministres d'Angleterre, de Russie, de Prusse et de Hollande en ont obtenu un du gouvernement danois, manuscrit, qui leur a été donné à chacun séparément, sur leurs instances, et sous le plus grand secret. Je pense que la même faveur ne nous serait pas refusée si nous la demandions. Je compte inviter S. Ex. M.r de St. Simon d'en faire la demande. J'espère qu'il l'obtiendra avec la même facilité que les autres ministres.

Mais la possession particulière de ce tarif ne peut être d'un avantage réel que par une publication qui le porte à la connaissance du commerce en général. Si donc les puissances sont d'accord pour conserver ce droit de péage au Danemark je pense qu'un nouveau tarif qui soit en harmonie avec la valeur de toutes les marchandises et basé comme l'ancien sur 1 % doit être rédigé et publié, après avoir été reconnu et approuvé par toutes les puissances qui sont en traité avec le Danemark ce péage reconnu, toutes les nations doivent en jouir également, les petites comme les grandes, et il ne paraît pas juste que le Danemark puisse mettre une augmentation quelconque sur les pavillons privilégiés comme elle peut le faire aujourd'hui à l'égard de quelques nations non privilégiées qui payent 1/4 % de plus. Cette différence doit disparaître.

Il a couru ici des bruits que des réclamations doivent être faites par le commerce au parlement d'Angleterre pour demander l'abolition du péage du Sund. V. Ex. sera à même de juger du degré de confiance que méritent ces réclamations.

Je prie votre Ex. de recevoir mes observations avec son indulgence accoutumée et de me les pardonner en faveur de mon zèle.

Je suis avec respect &c.

Observations sur Elseneur et le Sund. (1831).

102

L'impot du Sund n'est devenu un devoir qu'à la suite de traités ; la durée de ces traités expirée, ce devoir cesse d'en être un. Le traité de paix et d'amitié conclu entre la Russie et le Danemark en 1782 pour 12 ans avait expiré longtems avant la convention conclue en 1814 pour un tems indéfini. La base de ces traités pour ce qui regarde le payement des droits du Sund était le tarif annexé au traité de Christianople. Il semblerait que pour conserver un revenu aussi important et presque précaire, il serait du véritable intérêt de ce royaume de maintenir dans son intégrité le susdit tarif et d'éviter toutes ces dérivations et augmentations onéreuses pour le commerce qui ont déja motivé la question de l'abolition de cet impot lors du congrès de Vienne et plus tard pendant le Ministère de M. Canning.

Cette abolition allait être même soutenue par le principe de la liberté des mers qui est lézé par ce droit du Sund. Le détroit ne pouvant être considéré comme propriété du Danemark pas plus que celui de Gibraltar n'est propriété anglaise ou espagnole, que le passage de ce dernier est libre, malgré les moyens que possède l'Angleterre de le rendre contribuable est chose connue, comme les circonstances qui ont prouvé l'insuffisance de la forteresse de Croneborg de maintenir de vive force cette possession fictive du Sund, si elle allait lui être contestée à main armée.

Si les augmentations volontaires dans le tarif ont déja fait le sujet de discussions vitales pour le Danemark, on ne saurait ne pas s'étonner de voir qu'outre cet impot énorme sur le commerce étranger, le Danemark ait encore obtenu de ce même commerce le payement des frais de perception et du personnel attaché à la Douane du Sund, de manière que le revenu en est net et produit, comme il va l'être démontré un intérêt de 5 p^{o}/$_{o}$ perçu d'avance.

L'inspection à laquelle les navires sont soumis au Sund quand ils viennent de la mer du Nord avec destination pour la Baltique, étant une quarantaine suffisante pour la sureté des ports russes, il ne sera point question ici des droits du Sund, qui comme droits de quarantaine seraient énormes et qui tels qu'ils sont présentent ample matière de plaintes fondées sur la manière dont plusieurs

articles sont tarifés, comme le Café, le Sucre, le Twist et beaucoup d'autres; il suffit de traiter des droits extraordinaires, pour char épices &c. des employés de cette douane et de démontrer qu'ils pèsent sensiblement sur la navigation.

Un séjour de trois ans à Elseneur m'a fait connaître des irrégularités et des abus tant dans ce que l'on y nomme l'expédition des navires, qu'en général dans toutes sortes de transactions, que je crois devoir communiquer à la mission impériale à Copenhague, et je le fais ici avec d'autant plus d'empressement que parmi ces abus, il s'en trouve dont le redressement est aussi désirable que facile. Quoique admis par un long usage et même ordonné par un réglement de douane, le revenu casuel des différents membres de la douane de l'Oresund (a), est assez grand et pèse d'une manière assez grave sur la navigation du Sund pour mériter la première place parmi les griefs dont l'abolition serait un bienfait.

Prenons comme terme moyen du passage du Sund, 12 mille navires par an; et il en passe plus de 13 mille, dont 3/4 chargés et 1/4 en lest.

Voici ce que chaque vaisseau doit payer, outre les droits du Sund, dont il ne sera pas question ici:

	Species
1° au Directeur de la Douane ½ species par navire; pour 12,000 navires ..	6,000
2. pour le passeport de la douane 2 spec. par navire; pour 12000	24,000
3. aux coureurs (Loper) 12 Stuvers ou ¼ sp. par navire	3,000
4. au Capitaine du vaisseau de garde, 6 Stuvers ou 1/8 species p. navire, p. 12,000 ..	1,500
Ces 4 droits permanents et produisent	34,500 sp.

(a)

Report	34,500 species
Pour les cas extraordinaires et très fréquents	
5°. à l'inspecteur, approximativement	2,000 "
et à son quartier maître	400 "
6°. au translateur pour chaque navire chargé 24 Stuvers; s/ 9000 Nav.res 4,500	
en lest 12 id. s/ 3,000 d 750	
Ses extras pour les connaissements calculés séparément, au moins 4,750	
	10,000 "
7°. pour le Scribe des passeports, en certains cas	300 "
8°. Argent perçu pour les pauvres en certains cas	4,000 "
Total dans lequel les extra sont calculés bien bas	51,200 "

ou d'après le taux ordonné du species de Douane . . . . R.b.d. 102,400

Outre cela chaque navire paye un droit de fanal de 2 écus à chaque passage, Sur 12,000 Nav.res (a) . 24,000
et pour chaque cargaison également 2 écus; sur 9,000 navires chargés . . . 18,000 — 42,000

Total des extra R.b.d. 144,400

Si le montant des droits du Sund est approximativement évalué à 1 million ½ de Species ou 3 millions de Rigsbankdalers papier (b) dans les années où 13,000 navires passent ce détroit et où les dépenses précitées excèdent 150,000 R.b.d., l'on peut dire que 5 p% sont perçus en même tems pour la perception même; ou bien que les droits du Sund sont perçus avec 5 p% en sus du taux exprimé dans le tarif.

Il est bien permis de demander de quel droit le payement des employés danois se fait

(a) Le droit de fanal est perçu dans chaque pays, il est juste. Mais il paraît trop élevé pour le peu de feux entretenus et la grande quantité de navires qui contribuent à leur entretien.

(b) Cela me paraît trop haut, je crois que le montant total ne doit pas surpasser 800,000 Species.

aux frais de la navigation? Il n'en existe pas d'autre à ma connaissance que les ordonnances royales; il n'en est ~~pas~~ question dans aucun traité conclu avec la Russie, dont la marine marchande y doit contribuer annuellement pour environ 12,000 roubles.

Comme en toute justice on ne saurait admettre le principe que les nations étrangères doivent fournir les fonds nécessaires aux moyens d'existence et d'aisance des employés d'un état quelconque,

1- le casuel du Directeur de la Douane du Sund tombe de lui même; et cela avec d'autant plus de raison que ce directeur n'est jamais à Elseneur, qu'il jouit d'une véritable sinécure rapportant annuellement 13,000 écus danois. (8.)

2- Sur le produit des passeports de la douane, dont le droit s'élève à 2 Species par passeport, on paye les Cammeriers ou assesseurs de la Douane. Ces passeports ne sont autre chose que les quittances sur la réception du montant des droits du Sund; or celui qui reçoit l'argent doit en tous pays donner une quittance en bonne et due forme et en supporter tous les frais; il est donc assez difficile de concevoir de quel droit légal cette quittance doit être payée par celui qui a versé l'argent dans la caisse du Sund?

Si l'article 1e ne saurait être maintenu l'article 3 ne le saurait être non plus, et à plus forte raison l'article 4 qui soumet les navires à payer une contribution au capitaine du vaisseau de garde. C'est un officier de la marine royale envoyé en station par ordre du roi; c'est cet officier, d'une marine honorablement connue qui, chargé de maintenir l'ordre dans une rade vaste et des plus fréquentées, va recevoir 6 Stüvers de chaque navire qui passe le détroit et dont les 99 centièmes n'ont point recours à son intervention. S'il faut absolument payer les bons offices, dont on ne s'apperçoit guère, du capitaine du vaisseau de garde, que ce soit par ceux qui ont réclamé son intervention, et qu'alors encore ce soit aux frais des coupables qui ont rendu nécessaire le concours de la main armée pour le maintien de l'ordre public, et non par des milliers de batimens qui n'ont absolument rien à démêler avec le vaisseau de garde. Un officier de marine auquel un tel poste d'honneur est confié ne devrait pas prendre un tel casuel.

L'article 5 parle de l'Inspecteur, qui fait aussi partie de la marine royale et dont le devoir est de visiter les batimens des nations non privilégiées pour s'assurer en cas de soupçon, si les déclarations des capitaines sont justes. Parmi les batimens russes, ceux de la Courlande sont encore non privilégiés. Ces batimens, comme ceux de Lubec, Brême et Rostoc payent à l'inspecteur 1 species de douane à chaque passage, et 6 Stuvers à son quartier maître, outre cela il perçoit de chaque navire privilégié la même somme, si le capitaine n'a point avec lui le passeport de la douane du port dont il vient, ou d'autre document qui prouve la nationalité du navire. La perception de ce droit sur les navires privilégiés prête souvent à des abus.

Depuis que les batimens russes sont pourvus de patentes de l'amirauté sur parchemin le Consulat d'Elseneur n'en demande qu'une première exhibition et dispense les capitaines de lui présenter à chaque voyage le document volumineux et d'ailleurs enregistré une fois pour toutes dans ses livres. Posons qu'un batiment russe arrive d'un port de la mer du nord, où les passeports de douane ne sont pas délivrés ou demandés, tant à cause des frais que des délais que leur obtention peut causer. Pour éviter les uns et les autres, le capitaine ne s'en est point muni, et débarque à la douane du Sund avec son rôle d'équipage et ses connaissemens ainsi que son manifeste. Le premier document suffit au Consul qui a déjà antérieurement enregistré tous les papiers de bord, et les deux autres sont satisfesants pour la douane qui n'exige que les passeports des douanes russes, et ne se fie pas pour ses calculs à ceux des autres douanes. Dans des cas pareils l'inspecteur doit décider de la nationalité du navire! comme d'après les traités il n'a point le droit d'aller à bord des batimens privilégiés pour les examiner, il est assez difficile de savoir quelles peuvent être les raisons qui motivent sa décision, mais il est question de son droit pécuniaire et il décide sans autre forme de procès. Partout où la nationalité d'un batiment devient douteuse, c'est le consul reconnu dans le pays qui est l'autorité compétente pour en décider sur le droit d'arborer le pavillon de sa nation, et c'est son attestat que les autorités

locales exigent en respectent dans des cas pareils. Dans ceux qui ont fréquemment lieu à Elseneur une pareille attestation devrait être requise du consul que cela peut concerner, et il devrait être tenu de la délivrer gratis; les droits réels ainsi que les fonctions fictives de l'inspecteur devraient alors cesser entièrement ainsi que les droits et les fonctions du quartier maître en ce qui concerne les navires privilégiés.

Le translateur (article 6) reçoit selon l'usance une somme très forte dont il remet une partie à ses aides. Ils sont conjointement chargés de l'énorme ouvrage de calculer les droits à percevoir sur chaque article de toutes les cargaisons qui viennent du nord, et il est juste qu'ils soient rémunérés par l'étranger pour leur immense travail, qui est tout dans l'intérêt du commerce et principalement dans celui des différents propriétaires des cargaisons. Cependant cette rémunération pourrait subir une réduction lorsqu'il y a un grand nombre de connaissements.

L'argent prélevé pour les pauvres est en même tems destiné au soulagement des marins naufragés qui reçoivent de la douane, à raison de 8 écus pour le capitaine, 4 écus pour le second et 2 écus pour chaque marin.

On n'a aucune objection à faire à un droit perçu pour un travail extraordinaire, pendant les dimanche et vendredi matin, et employé en œuvres de bienfesance. Néanmoins on ne voit pas pourquoi les employés de la douane considèrent comme un travail extraordinaire celui de la matinée du vendredi.

Le payement du Rosenoble (a) pour toute cargaison propriété de Lubec ou de Rostoc est un abus, puisque dans les anciens tems où le Rosenoble fut institué, il n'existait point de tarif, et les cargaisons ne payaient point par conséquent de droits du Sund tarifés; si, d'après les usances actuelles, on paye les droits selon le tarif, le Rosenoble ne saurait par conséquent plus être exigé pour la cargaison, ni pour le navire qui est devenu depuis ce tems sujet à d'autres impots.

Les différents impots que je viens d'examiner méritent, ce me semble, de fixer l'attention de la mission impériale, principalement s'il

---

(a)

s'agissait un jour de renouveler les traités encore existants, sans être exactement suivis dans toutes leurs stipulations.

J'aborde maintenant des abus d'un autre genre: D'abord la taxe exhorbitante des bateliers. Déjà en été le prix des bateaux est si élevé qu'il en résulte des pertes pour les bateliers eux mêmes, parceque la plupart des Capitaines préfèrent s'exposer à toutes sortes de risques et de désagrémens en venant à terre dans leurs propres bateaux, chaque fois que le tems le permet, mais ils laissent alors leurs batimens avec un équipage insuffisant, et courent souvent des risques éminents. Ils ne peuvent empêcher leurs matelots qui descendent à terre de se livrer à toutes sortes d'excès qui sont suivis de désagrémens et de dépenses qu'une taxe raisonnable des bateliers leur aurait épargnés, tout en fesant gagner les bateliers eux mêmes. Les Consuls ne sont pas les derniers à souffrir de cet état de chose qui donne lieu aussi à des désertions. Cette taxe augmente encore en automne et en hiver saisons où les vents forts et les tempêtes forcent les capitaines à recourir aux services des bateliers. Il en résulte que des capitaines passent outre sans s'arrêter pour payer les droits (a) envoyent leurs papiers pour l'acquittement des droits du Sund du premier port où ils relachent, ou les payent lors de leur retour, car l'amende imposée dans des cas pareils, ne monte guère qu'à la moitié du prix du bateau seul, par 3 b allons ou 2 riz (b), sans compter les autres dépenses inévitables pour les soins des expéditeurs ou négociants d'Elseneur. Cette taxe serait dure à l'égard des marins naufragés, si elle se trouvait dans le réglement des bateliers. Mais non seulement elle n'y est pas, au contraire ils sont obligés par le réglement de mener gratis tous marin naufragé ou passager indigent, quand le bateau est d'ailleurs payé, mais il est devenu un usage, et un abus qu'un capitaine venant à terre avec quelques uns de ces malheureux tout en payant pour lui l'énorme prix du bateau

---

(a) En 1830 il y a eu dans une seule journée près de 20 navires qui ont passé outre, par un vent frais de S.W. et un courant fort, sans payer les droits.
(b)

relei a défrayés nullement, mais qu'ils sont obligés de payer en sus chacun pour sa personne comme tout autre passager. ce à quoi un marin naufragé doit actuellement contribuer est à la vérité au dessous de la taxe ordinaire pour un passager, et qui varie à l'infini selon la saison et le plus ou moins de vent, mais la rétribution exigée du naufragé n'est jamais au pair de ses moyens et doit retomber à la charge du gouvernement impérial ou des armateurs.

La manière dont ces bateliers s'y prennent pour pêcher les ancres perdues par les navires sur la rade, a déjà fait l'objet d'une plainte de la part du Consulat de France appuyée par l'opinion unanime des Consuls de Russie, de Prusse, de Portugal et d'Espagne. Il est tout aussi nécessaire d'obtenir sous tous ces rapports une réduction dans la taxe des bateliers, qu'il est à désirer que leur corporation n'ait point le monopole exclusif de porter à bord des vaisseaux à la rade tout ce qui peut leur être fourni du port même.

L'approvisionnement des flottes impériales qui s'arrêtent dans ces parages est assujéti par cette taxe à une augmentation de frais très considérables, et dépend même en quelque sorte de la bonne volonté des bateliers. L'automne dernier, ce ne fut qu'à force de prières, de menaces et d'argent que l'on parvint à expédier à bord du Wladimir, du pain frais et des biscuits, que le Vice-amiral Comte de Heyden avait commandés d'urgence, et qui se trouvaient à bord des bateaux depuis 18 heures. Quelle fut la raison de ce refus? un vent frais et un courant de deux nœuds par heure! Mais quand les bateliers eurent réussi à extorquer 20 écus par bateau, ils partirent et abordèrent sans trop de difficulté, tandis que leur mauvaise volonté ne put être vaincue à l'égard des vingt barrils d'eau fraiche qui, chargés sur des bateaux plus grands auraient exigé le service d'un plus grand nombre d'hommes pour aborder, et comme pendant ce tems ils pouvaient gagner d'avantage en allant dans de plus petits bateaux à la rencontre des batimens marchands qui arrivaient en foule ce jour là, il n'y eut pas moyen d'envoyer l'eau fraiche à bord du vaisseau amiral qui partit sans cet

article de première nécessité.

Au reste en rendant justice à l'intelligence, au savoir et aux connaissances locales de ces bateliers, à l'excellent ordre dans lequel se trouvent leurs embarcations, à la sûreté qu'elles présentent et à l'extrême dextérité avec laquelle elles sont conduites, je n'en dois pas moins réclamer contre l'arbitraire et l'énormité des prix dont chacun de leurs services doit être payé pendant les temps qui ne présentent aucun danger. Ces mêmes services deviennent inappréciables quand les tempêtes, les rafales, les courants et les glaces rendent ces parages des plus dangereux.

Ce monopole pèse encore, sous un autre point de vue, particulièrement sur le Consulat de Russie. Appelé par mes fonctions à aller à bord des vaisseaux de guerre, avant leur mouillage, à les suivre ou à aller à leur rencontre, à y rester des heures entières, ces courses occasionnent au gouvernement une dépense considérable. Il serait à désirer que ces courses officielles ne fussent pas traitées comme des allées et venues pour ou avec des capitaines marchands, mais d'après un taux séparé, et je réclame dans l'intérêt du service la permission de pouvoir prendre tant pour l'approvisionnement des escadres impériales, que pour mes courses de service, tels bateaux que jugerai à propos, qu'ils soient d'Elseneur, de Hammermühlen, de Hindkersteen ou d'Helsinborg pourvu que la concurrence, qui actuellement n'existe pas, me fournisse les moyens de faire un accord à un prix modéré.

Comme les bateliers se font payer pour chaque voyageur qu'ils amènent à Elseneur, il ne sera pas sans utilité d'examiner les formalités auxquelles ces voyageurs sont soumis. Ceci menera à un autre grief, l'esprit de chicane et l'avidité de la police.

Qu'un voyageur vienne de Helsinborg ou qu'il l'arrive de Bahia, l'un passant outre aussitôt que possible et l'autre venant à terre après une traversée de plusieurs mois, dans l'unique intention de soulager ses yeux par la verdure des prairies, et repartant avec son capitaine dès que celui-ci en expédié à la Douane. Enfin

un voyageur quelconque à peine a-t-il mis pied à terre qu'il se voit acosté en danois par un soldat qui le mène quasi prisonnier au corps de garde, où il est examiné et ses passeports inscrits. Cela ne se fait point par un officier bien élevé parlant les langues étrangères, mais par un bas officier, bien fier de son autorité et ne sachant distinguer, ni traiter conformément à leur rang les personnes qui se trouvent devant lui. après avoir été inscrit, et avoir payé un pour boire à volonté et non ordonné; le voyageur est conduit au bureau des passeports de la police, où il est obligé de se munir d'une carte de sureté ou de résidence qui coute 9 marcs argent, au profit du maître de police.

Cette surveillance prétendue nécessaire n'est en effet qu'une source de revenu pour le maître de police qui est censé tirer ses moyens d'existence des étrangers d'après le même principe qui prévaut à la douane. mais ces mesures sont en même tems insuffisantes, chicaneuses et inutiles, principalement à l'égard de ceux qui s'en retournent avec leurs capitaines; Elles sont d'abord insuffisantes puisque ces billets s'accordent indistinctement à toutes les personnes qui viennent par mer et qui s'en retournent par la même voie; et que chacun peut rester à terre à l'insu de la police, se soustraire à toutes les perquisitions pendant 24 heures à l'expiration desquelles l'hote ou l'aubergiste sont tenus d'informer la police. Que de tems gagné pour un malfaiteur! Elles sont chicaneuses, parceque outre le désagrément, surtout pour une dame, d'être promenée dans des rues écartées, escortée d'un soldat et suivie d'une foule de polissons, elles font perdre un tems précieux pour celui qui n'arrive que pour rester quelques instants. Elles sont enfin inutiles dans les cas les plus fréquents où le voyageur arrive et repart avec un capitaine, expédition faite du navire. La maison qui soigne les affaires du capitaine et celui-ci sont tous les deux intéressés à veiller sur les voyageurs et peuvent mieux que la police garantir leur sortie hors du pays. Les passeports en règle sont visés et des billets de résidence

ou de passage sont délivrés en outre, bref tous les moyens sont mis en avant pour mettre à contribution chaque étranger, ce qui ne laisse pas d'être vexatoire, surtout pour les marins naufragés qui peuvent perdre l'occasion de s'en retourner dans leurs foyers par les délais de la police et du corps de garde, où ils doivent être inscrits étant aussi munis de billets de police, le passeport et la responsabilité du Consul n'étant pas considérés comme suffisante. Je me suis toujours abstenu de payer de pareils billets pour des marins naufragés et n'ai jamais voulu en reconnaître la nécessité. Cette prétention de surveiller tous les individus qui se trouvent dans ce port, s'étend aux Consuls même qui sont effectivement au service de leurs souverains respectifs. Nul ne peut aller en Suède sans un passeport du maître de police ; nul ne saurait sortir du port sans son permis ou billet de passage. Chaque document doit être payé, et cet abus a formé le sujet d'une réclamation séparée que j'ai eu l'honneur de présenter à la mission impériale.

Un autre inconvénient résulte pour les marins naufragés d'un droit prélevé par la petite douane d'Elseneur sur tous les paquets débarqués à Elseneur. Ce droit d'entrée n'est pas considérable et il est juste et légal, lorsqu'il est imposé à des voyageurs avec leurs malles ou à des marchandises ; mais où peuvent prendre des naufragés les moyens de payer cette petite redevance toute insignifiante qu'elle est, et qui nécessairem. ne peut être prélevée que sur les hardes qu'ils peuvent avoir sauvées. Il serait à desirer que de tels malheureux fussent délivrés de toute imposition quelle qu'en soit la dénomination.

Après avoir exposé ces abus, qui, pour être dans les formes adoptées depuis longtems n'en sont pas moins des griefs réels, il reste encore à relever une foule d'abus ; mais ceux là sont tellement cachés et répartis entre différentes mains, tellement entrelacés dans la marche même des affaires et entourés d'us et d'usances, et produisent par leur fréquente répétition sous mille formes diverses un revenu si

considérable aux maisons de commerce, qu'il serait difficile de les dévoiler tous même en écrivant un volume. En voici cependant quelques uns :

Le manque d'une bourse et d'un change régulier a donné occasion d'établir un cours de change toujours favorable pour les négociants d'Elseneur et toujours plus haut que celui de Copenhague.

La commission pour toutes les affaires est de 3 p%, commission énorme qui a ~~fait~~ déterminé plusieurs maisons anglaises intéressées dans le commerce d (twist) à établir récemment un agent à Elseneur. Cet agent sera chargé de payer les droits du Sund pour les dites maisons. Il faut donc que l'expédition et ses frais, d'après le mode des négociants d'Elseneur aient été bien grandement calculés, pour permettre à ces maisons anglaises l'établissement et l'entretien à leurs frais d'un agent et d'y trouver leur profit.

Toutes les marchandises vendues ici sont de 25 à 50 p% plus chères qu'à Copenhague malgré la proximité des deux villes et malgré les grandes facilités qu'a Elseneur de se pourvoir de tout ce qui peut lui être utile. Cette cherté tombe principalement à la charge des capitaines qui achètent ici, et à celle des naufragés qui doivent souvent se pourvoir d'habillemens neufs. A Copenhague un marin peut être habillé pour 12 écus ; à Elseneur il faut au moins 20 écus. En y ajoutant encore le change défavorable pour l'étranger, j'espère avoir fourni dans un seul exemple une petite idée de la manière dont on traite ici les mandataires et armateurs étrangers.

Pour conclure il suffit de dire que toutes les possibilités ont été employées pour attirer de l'étranger tous les moyens propres à faire vivre et prospérer les habitans d'Elseneur ; il n'en pas dit que tous les moyens employés soient louables.

N: 189

108.

Monsieur

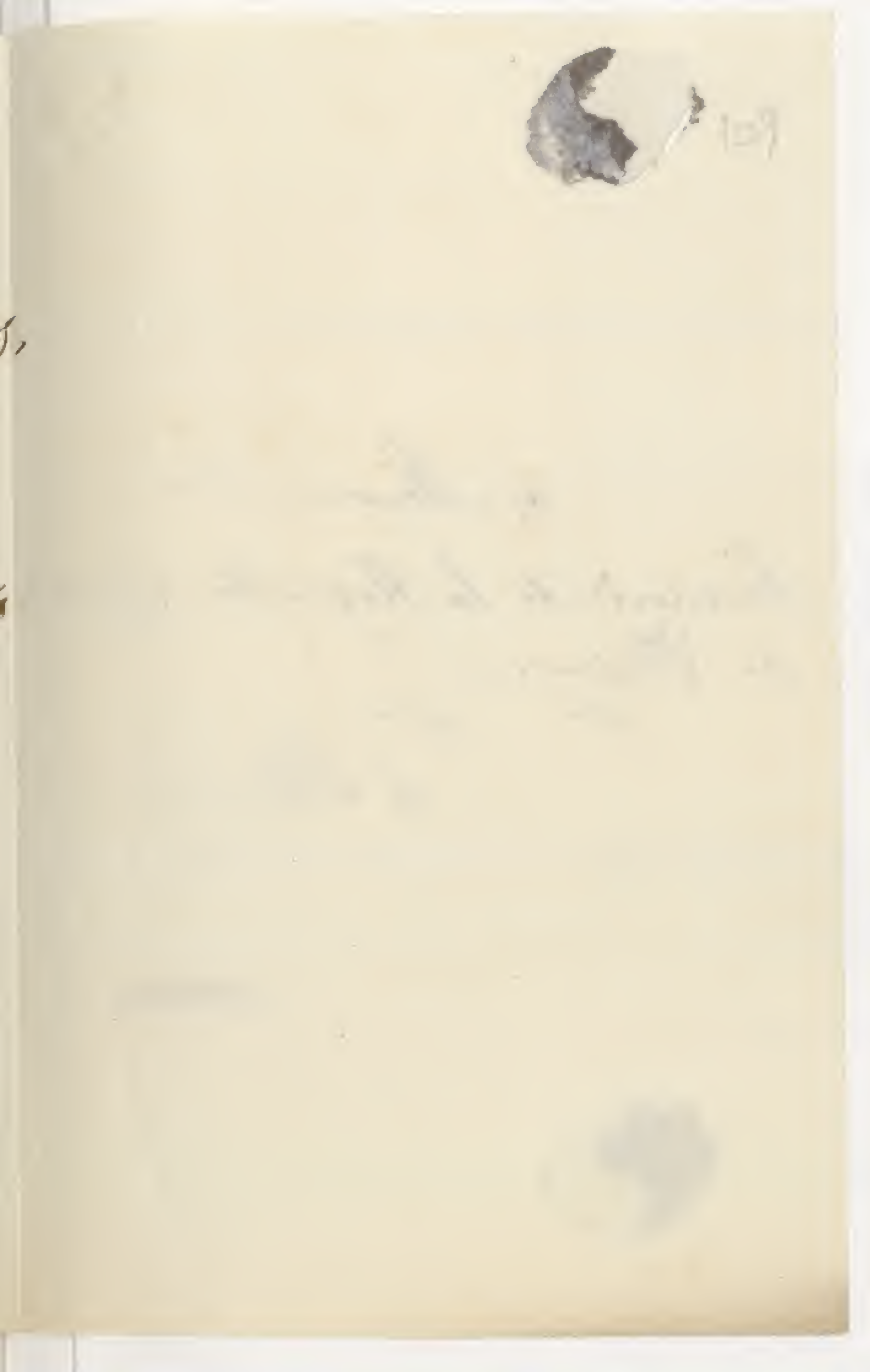
Je regrette beaucoup ne pouvoir pas vous donner copie de l'Ordre aux Douanes du 28 Novembre 1833 qui assimile les Belges avec les nations les plus favorisées. ne l'ayant moi même jamais vue ; cette negotiation eut lieu par le moyen des Ministres Belges & Danois à Paris. —

Vous priant d'agréer

l'assurance de mon
respect & devouement
j'ai l'honneur de vous
saluer très cordialement

Ernest de Pelley.

Ilsenaur le 15 Septbre 1834.



à Monsieur

Monsieur de la Roquette Consul de France

en Zu

à Elseneur

1110

LODS-TAXT

for 4de Quartal 1834

Reise- og Skriverpenge iberegnet.

Coursen 206¼ p. C.

Skibenes eller Fartöiernes störste Dybgaaende.	Fra Helsingörs Havn eller Rehd til												Fra Torbeks Rev eller paa Distancen imellem Torbek og Kjöbenhavn til							
	Dragö Sandrevs Tönde.				Kjöbenhavns Rehd eller saavidt Skibet seiler ind og bringes til Ankers indenfor Batteriet Trekroner.				Kullen.				Dragö Sandrevs Tönde.				Kjöbenhavns Rehd eller saavidt Skibet seiler ind og bringes til Ankers indenfor Batteriet Trekroner.			
	Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.	
	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.
Under 8 Fod	16	29	16	78	11	35	11	70	9	53	9	82	14	69	15	17	10	23	10	54
For 8 Fod	16	29	16	76	11	35	11	70	9	53	9	82	14	69	15	17	10	25	10	59
— 9 —	18	11	18	65	12	61	13	3	10	75	11	9	16	29	16	78	11	33	11	67
— 10 —	19	88	20	52	13	88	14	34	11	92	12	32	17	85	18	40	12	45	12	82
— 11 —	21	69	22	38	15	19	15	65	13	16	13	56	19	45	20	7	13	56	14	1
— 12 —	23	51	24	26	16	47	17	,	14	36	14	79	21	4	21	67	14	69	15	17
— 13 —	25	32	26	12	17	75	18	30	15	55	16	6	22	60	23	32	15	80	16	32
— 14 —	27	13	27	94	19	4	19	61	16	75	17	29	24	20	24	93	16	92	17	47
— 15 —	28	91	29	83	20	29	20	90	17	95	18	53	25	76	26	57	18	5	18	59
— 16 —	30	72	31	68	21	57	22	26	19	17	19	75	27	35	28	21	19	19	19	76
— 17 —	33	44	34	48	24	-	24	72	20	37	21	2	29	71	30	64	21	28	21	92
— 18 —	36	16	37	29	26	39	27	22	22	48	23	20	32	11	33	11	23	37	24	11
— 19 —	38	84	40	9	28	79	29	69	24	57	25	35	34	45	35	52	25	49	26	30
— 20 —	41	56	42	85	31	21	32	19	26	68	27	52	36	81	38	"	27	59	28	46
— 21 —	44	28	45	65	33	60	34	65	28	79	29	68	39	20	40	42	29	68	30	61
— 22 —	47	-	48	45	36	4	37	16	30	88	31	85	41	56	42	85	31	80	32	80
— 23 —	49	68	51	25	38	43	39	62	33	5	34	6	43	92	45	32	33	89	34	95

For hvert Etmaal Lodsen opholdes over det Förste, erlægges desuden 64 Skilling Sölv eller 66 Skilling Tegn.

64

HELSINGÖRS LODS CONTOIR.

Schmidt Hjorth

Relevé des droits perçus par la Douane du Sund à Elseneur pendant l'année 1,821

Nations	nombre de Navires	Montant des droits en Rigsbank & sk.	montant des droits en francs & centim	Observations
Français	62	26,170 .36		Les droits se sont élevés en totalité à 1,768,092 Rigsb. ou f.. pendant l'année 1,820.
Americains	197	177,343 ..		
Anglais	2817	602,810 ..		
Brémois	62	11,831 .12		
Danois	774	80,227 .36		
Espagnols	"	" "		
Hambourgeois	22	10,112 .12		
Hanovriens	444	87,930 .24		
Hollandais	592	56,143 .12		
Lubeckois	47	12,647 .12		
Mecklembourgeois	401	71,492 .24		
Napolitains	"	"		
Oldenbourgeois	46	13,074 .24		
Portugais	2	1,172 .36		
Prussiens	1,087	163,118 ..		
Russes	293	36,099 .12		
Suédois	1,462	113,768 .36		
Norvégiens	862	38,319 ..		
Totaux en 1,821...	9170	1,502,260 .36		

112

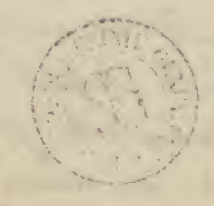
<u>16 février 1816</u> – Lettre de Mr Marc au ministre ; accuse réception de son brevet de nomination auquel étaient jointes des instructions tant générales que particulières

<u>20 Juin 1816</u> – Lettre du même au même annonce que les négociants d'Elseneur gagnent au moins 30 p % sur toutes les provisions qu'ils fournissent aux capitaines des navires et à leurs équipages, outre un agio de 8 p % qu'ils passent encore sur tous les fonds qu'ils avancent soit aux Capitaines, soit pour l'acquit des droits du Sund et cela non compris leur commission de 2 p % à l'entrée et 2 p % à la sortie des Navires par le Sund. ainsi l'on voit quelques unes de ces maisons devenir riches en peu d'années.

Ces maisons sont jalouses les unes des autres et s'accusent mutuellement de surcharger les comptes des droits du Sund à leurs commettants et de voler leurs capitaines. Il est présumable que les abus existent.... Nuées de commis qui assaillent les capitaines &a &a

Il faudrait un établissement français sous la direction ou tout au moins sous la surveillance immédiate du Consul, ce serait une garantie et une certitude pour notre commerce de n'être point trompé ni surtaxé.

Avant la révolution l'un de mes prédécesseurs, Mr de Brosseronde avait formé lui même un établissement qui avait attiré la confiance de notre commerce et de notre navigation pour l'expédition des navires français à la Douane du Sund.



J'ambitionnerais de rendre le même service à nos nationaux ; Je me

renfermerais uniquement dans l'expédition de la Douane du Sund, qui n'est qu'une assistance à donner pour l'acquittement de ce péage, je m'interdirais tout commerce et me conformerais à la rigueur de nos ordonnances à cet égard.

17 Juillet — Lettre du Ministre demandant à connaître le plan et les détails ainsi que la nature de l'établissement qui existait pour l'expédition à la Douane du Sund sous M. de Brosseronde.

6 aout 1816 Lettre de M. Mare au Ministre; Donne les détails sur l'établissement de M. de Brosseronde.
Avant la révolution 60 navires français environ passaient le Sund. avec l'approbation du Ministre de la Marine, M. Brosseronde était devenu le consignataire de tous ces navires, Il se chargeait d'acquitter pour eux tous les droits du Sund et les autres frais du port. A leur retour de la Baltique les capitaines le remboursaient s'ils avaient assez d'argent, ou bien M. de Brosseronde se prévalait par traite, sur les armateurs du montant de ses avances, une commission de 3 pour % sur ces avances était le prix de son travail et de ses soins, et un intérêt légal dans le pays servait d'indemnité pour les fonds qu'il avait avancés.
Il avait à Copenhague une

maison de commerce qui lui fournissait l'argent dont il avait besoin pour acquitter les droits du Sund. Cette maison était sa caution vis à vis de la Douane. Le bureau en exige une de six mille francs environ de tous les établissements qui se forment à Elseneur, et c'est d'après cette sureté que la Douane accorde un terme de trois mois et quelquefois plus pour acquitter les droits. Cette facilité tourne à l'avantage de nos capitaines et des armateurs lorsque les Consignataires sont honnêtes, mais jamais ceux d'ici n'en ont fait jouir nos navigateurs.

Si V. E. y consent je ferai prévenir dans tous nos ports que je suis autorisé à assister les Capitaines pour l'acquittement des droits du Sund moyennant la provision de 3 p% et un agio de 1/2 p% par mois. J'aurai soin de prévenir dans mon avis que je ne me charge d'aucune affaire de commerce, toute relation mercantile m'étant interdite en qualité de Consul.

Un autre avantage pour nos navigateurs c'est qu'en cas de naufrage, le sauvetage ne sera pas confié à des étrangers. C'est sur tout dans ces circonstances qu'une honnête surveillance devient plus nécessaire et plus utile aux intéressés.

Je dois faire observer que la Douane du péage du Sund est entièrement distincte et séparée de celle où l'on acquitte les droits

sur les marchandises qui entrent ou qui sortent du Danemark. celle ci forme un bureau à part avec lequel je ne dois avoir aucune connexion pour l'objet que je me propose; si nos négociants desirent faire quelque commerce avec Elseneur, ce qui ne peut être que de très peu de valeur, je me ferai un plaisir de leur indiquer la maison d'ici la plus solide et la plus honnête, et surveillerai autant que je le pourrai leurs intérêts, quelquefois il se débarque ici quelques marchandises de France destinées pour Copenhague et d'autres qui sortent en transit pour la Suède, celles ci sont souvent destinées à être introduites en contrebande dans ce dernier pays. ces objets sont de grande valeur.

6 septembre 1816 - Lettre du Ministre — « Vous demandez par votre lettre du 6 août à vous rendre le consignataire de tous les navires français qui aborderont à Elseneur: vous vous chargerez d'acquitter pour eux tous les droits de péage et les autres frais de port. Les capitaines, à leur retour de la Baltique, vous rembourseront de vos avances, et s'ils se trouvent dans l'impossibilité de le faire vous opérerez vous même votre remboursement par des traites, tirées jusqu'à due concurrence sur les armateurs du bâtiment, et de plus vous percevrez une provision

de 3 p^o/o, et un agio ou intérêt de 1/2 p^o/o par mois sur le montant de vos avances.

Ces dispositions sont conformes à celles qu'avait établies M. Brosseronde, l'un de vos prédécesseurs et dont la mise à exécution avait été autorisée dans le tems par le Ministre de la Marine.

En les remettant aujourd'hui en vigueur nos navigateurs doivent y trouver l'avantage de n'éprouver ni difficulté, ni retard relativement au payement des droits à leur passage au Sund, et d'échapper à tous les inconvéniens auxquels ils sont nécessairement exposés, lorsqu'ils sont obligés de s'adresser à des consignataires ou commis des maisons étrangères.

Quant au sauvetage des batimens auxquels il peut arriver à naufrager, votre intervention dans ce cas est un devoir tellement impérieux que je ne puis la classer dans le nombre des avantages qui doivent résulter de l'établissement proposé.

Il me parait en effet conçu dans des vues d'utilité suffisantes pour me déterminer à en autoriser la formation; outre que je n'y apperçois rien qui soit contraire aux réglemens, en ce qui concerne les défenses faites aux Consuls relativement au Commerce. Vous avez à cet égard prévenu toute objection par les assurances que vous m'adressez, et d'après lesquelles je dois croire que vous vous renfermerez dans les limites que

vous avez vous même tracée, et que vous ne ferez de l'autorisation que je vous donne d'autre usage que celui pour lequel vous la réclamez.

25 septembre 1816 – Lettre de M. M. au Ministre

« Je prie V. E de recevoir l'expression de ma reconnaissance pour l'autorisation qu'elle veut bien me donner de faire expédier moi même les capitaines français à la douane du Sund. Les assister et veiller à leurs intérêts, voila mon principal but. Je souffrais de les voir la dupe des étrangers.

29 octobre 1816 – Lettre du même au même.

M. de la Traite commandant la flute du roi la Caravanne m'a remis la note de son chargement afin que je puisse acquitter les droits du Sund selon l'usage et ainsi que le pratiquent les vaisseaux de la Marine royale d'Angleterre qui sont employés au transport des bois de construction.

13 février 1818 – Lettre du même au même.

Le Consul d'Angleterre ici reçoit de son gouvernement environ 20,000 ₤ d'appointemens; il est aussi un des plus considérables expéditionnaires de Navires à la Douane du Sund; le Commerce lui est interdit comme à nous.

115

23 Mars 1821 – M. Mure écrit au Ministre

que le commissaire de police d'Elseneur l'ayant informé en 9bre dernier que le Magistrat de cette ville l'avait imposé à 5 R.b.d. pour l'entretien des deux ministres luthériens, qu'il l'invitait à payer, il s'y était refusé, attendu qu'en sa qualité de Consul il était exempt de toute imposition, et s'était en outre adressé à M. de Bourgoing, chargé d'affaires de France à Copenhague.

Après des notes passées, il fut décidé par M. de Rosencrantz que la réception des marchandises à Elseneur et leur réexpédition en payant des droits de transit est considéré comme commerce, dont M. Mure doit s'abstenir

L'expédition à la Douane du Sund des navires [illegible] en l'acquit des droits de péage à cette douane ne sont pas faits de commerce, puisque toute personne quelconque peut les acquitter &c.

Il s'est toujours refusé à soigner l'exp^{on} des navires étrangers à la Douane du Sund, tant pour engager les négociants français à se servir de préférence de navires français que pour éviter d'être considéré comme commerçant à Elseneur ; mais il n'en est pas de même pour les marchandises chargées à bord des navires lorsqu'elles sont pour compte de négociants français ; les droits du Sund doivent être payés

a Elseneur et il est utile que je les paye, je derai même nécessaire pour que les droits soient portés conformément au tarif du Sund, et que le change ~~de~~ que les négociants d'Elseneur sont dans l'habitude de fixer pour leur remboursement le soit fixé un taux raisonnable: c'est ainsi que je suis parvenu d'après mes vives représentations à faire réduire à 2 fr. 40 c le taux du Rb.d. qui au commencement de la navigation avait été porté à 2 f. 83 c.

16 janvier 1819 _ Lettre de M. Mure au M.tre de la Marine

« Le département de V. E. étant dans le cas de tirer de la Baltique des approvisionnements considérables pour les arsenaux du roi, je croirais utile et en même tems économique pour le service de S. M. que je fusse chargé de l'acquittement des droits du Sund de tous les chargements qui sont pour le compte de la marine royale. Le payement en serait fait par moi seul à la Douane du Sund, n'importe sur quel navire ces aprovisionnements seraient chargés. Cette mesure est conforme aux usages établis ici. Le capitaine du navire a son consignataire particulier pour ses propres affaires, et les propriét. des cargaisons ont les leurs séparément. Le gouvernement anglais en agit ainsi pour tous les approvisionnemens qu'il tire

de la Baltique pour ses arsenaux
ceux le Consul d'Angleterre qui
en paye tous les droits du Sund
n'importe sur quels navires ils
sont chargés.

Si V. E daigne approuver ma
proposition - priée de donner des
ordres aux maisons de commerce dans
les différents ports de la Baltique,
soit à nos consuls afin qu'ils me
prévinssent du passage des navires
chargés pour le compte du
gouvernement frais pour que
j'acquitte les droits de leurs
chargemens à la douane du
Sund. V. E donnera les ordres
sur le mode de mon remboursement.

18 octobre 1820 - Lettre de M. Mure
à M. de Bourgoin, chargé d'affaires
de France à Copenhague.

Dans le même sens que celle
écrite au Ministre le 23 mars 1821

« Ce n'est point au surplus une
innovation que j'ai introduite
moi même, M. de Brosseronde a
expédié au Sund les navires
français pendant de longues années
et notre commerce s'en est bien
trouvé. &c.

17 février 1821 Lettre de M.
Mure à M. de Rosenkrantz, Mtre
des affaires étrangères de Danemark.
Sur la même affaire que ci-dessus.

« Lorsque je suis arrivé à Elseneur
au commencement de 1816 j'ai dû
suivre la conduite que m'avait
tracée M. de Brosseronde ; j'en écrivis
à S. E. M. le Duc de Richelieu qui
m'autorisa &c &c

10 mai 1821 — Lettre de M. Muré à M. le Mis de Rivière dans le même sens que les deux précédentes.

18 août 1821 — du même au même sur la même affaire

4 Décembre 1821 du même au Mtre de la marine sur le payement des droits du Sund par le Consul

15 mai 1821 ; Lettre du même au Ministre il se renfermera strictement dans les termes de l'autorisation qui lui a été donnée au mois de 7bre 1816 relativement aux droits du Sund pour le commerce français et à l'assistance à donner à nos capitaines auprès de cette douane.

30 septembre 1825 — Lettre du même au même.

« Je cherche à diminuer les frais de navigation de nos capitaines autant que possible. C'est dans ce but que je me suis chargé de les faire expédier à la Douane du Sund, afin de les soustraire aux commissionnaires étrangers qui leur font payer plus d'un tiers de plus qu'ils ne doivent. Notre commerce trouve en moi la même assistance pour l'acquittement des droits du Sund. Ce travail me donne beaucoup d'occupation et une correspondance très étendue. Je suis obligé d'entretenir chez moi un interprète et un autre commis pour le service du Consulat, pour notre navigation et pour notre commerce. L'interprète est

absolument nécessaire pour la traduction presque journalière des pièces en langue du pays et pour l'assistance de notre marine et des nombreux passagers français qui tous doivent se présenter à la police lorsqu'ils descendent à terre. Cet interprète me sert en même tems de chancelier, mais les produits de la chancellerie étant si peu de chose il est entièrement à ma charge. (il avait porté dans les Etats du service 3000 f pour un interprète et on lui avait répondu que cette dépense devait être supportée par la chancellerie).

<u>28 février 1827</u> - Lettre de M. Mure au Ministre

Envoie une <u>Instruction pour les Négociants et les capitaines français qui entreprennent pour la première fois le commerce et la navigation dans les ports de la mer Baltique.</u>

« Les capitaines doivent avoir à Elseneur un consignataire qui répond à la Douane de tous les droits du Sund relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passeports &c. qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation. Il y est autorisé par son gouvernement. Le commerce et la navigation des français auront en lui un protecteur et un défenseur de leurs droits et de leurs intérêts que nul étranger ne peut suppléer.

. . . . un jeune homme du Consulat de France leur servira d'interprète s'il en était besoin, le capitaine demandera [illegible] chez le Consul, en disant qu'il ne veut pas d'autre adresse, ni correspondant. &c &c (à revoir)

<u>1er octobre 1827</u> Lettre de M. Mure au Ministre

<u>Sauvetage</u> du navire français la Reine O. Leblanc sur la côte occidentale du Jutland, il [illegible] a expédié de suite son fils sur les lieux avec un interprète

<u>14 9bre 1827</u> — Lettre du même au même.

3 navires français en avarie Gal Lardo Ce Magnin à Elseneur l'Alfred, cap. Jacob à Sandefiord en Norwège et la Reine O. Leblanc dont il a été déjà question.

Pour cela toutes les autorités d'Elseneur ont prêté assistance entr'autres le Cdt du stationnaire. L'armateur M. Augustin Leborgne de Fécamp l'a autorisé à tirer sur lui pour les remboursemens de toutes les dépenses.

8 avril 1828 — Lettre de M.
Maze au Ministre

Les patentes de santé ne devant plus être obligatoires pour les capitaines étrangers, le revenu principal de la Chancellerie sera nul, alors les dépenses du Chancelier et du commis seront tout à sa charge. Il est cependant nécessaire d'avoir ici un commis danois pour assister les capitaines dans leur expédition à la Douane du Sund et pour l'achat de leurs provisions. Je sacrifierai toujours tout ce que je pourrai &c &c.

27 Décembre 1828 Lettre du même au même

Naufrage du navire français La Félicie, capitaine Largeteau à Fahresund près de Christiansand en Norvège.

L'agent consulaire à Fahresund l'a de suite prévenu et a demandé des lettres pour s'[illegible] remboursement. La cargaison ~~en grains~~ estimée à près de 500 000 f.

~~a autorisé le capitaine à se faire vendre une partie pour payer les frais~~

a envoyé immédiatement son fils sur les lieux avec un interprète

6 janvier 1829 Lettre du même au même

Avarie du n[avire] français La Louise Cap[itaine] Legrix chargé de grains pour [illegible], entré dans le port d'Elseneur. L'a fait expédier à la douane du Sund et a autorisé le Cap[itaine] à faire vendre une partie de la cargaison pour payer les frais

16 mai 1829 - N° 297. Lettre de M. Mure au Ministre 118

V. E aura été informée par les différentes dépêches que j'ai adressées à son Ministère que notre navigation et notre commerce prenaient chaque année un accroissement considérable.

Dès le commencement de mon arrivée à Elseneur, j'ai voulu veiller moi même aux intérêts de nos nationaux et je me suis chargé d'assister nos capitaines pour les faire expédier à la douane du Sund, et également nos négociants pour le payement des droits de péage à cette douane. J'ai eu bien souvent à lutter contre les maisons étrangères établies à Elseneur pour cette espèce de travail, et j'ai été en but à la jalousie parceque je les empêchais d'abuser de la facilité qu'ils avaient de grossir les comptes du Sund, en général peu connus de nos commerçants, et de se prévaloir d'un change qui leur était onéreux. J'ai la satisfaction que les peines que je me suis données à cet égard ont été utiles à notre commerce et à notre navigation.

Mais comme ces sortes d'affaires se multiplient maintenant chaque année, cette charge est devenue un peu trop lourde pour moi ; d'un autre côté les relations qui s'établissaient entre moi et nos négociants de France mettaient souvent ceux ci dans l'idée de m'adresser des marchandises pour les faire vendre en commission, et me fesaient souvent ces envois sans me consulter, ensorte que lorsqu'il arrivait ainsi des marchandises à mon adresse

j'étais obligé de les confier à une maison d'ici ou de Copenhague pour en faire soigner la vente et en correspondre avec les expéditeurs. Ces sortes d'affaires étaient dans les attributions du commerce; mes fonctions consulaires me les interdisaient.

En conséquence j'ai cru devoir me décharger de tout ce travail, en le confier à M. Petit, mon secrétaire qui a travaillé auprès de moi depuis 10 ans, et m'a servi pendant tout ce tems de chancelier provisoire. D'après mes conseils, il s'est associé avec un négociant de ce pays, patenté bourgeois et consul des villes anséatiques à Elseneur, et ils ont formé une maison de commerce sous la raison H.te Petit & C.o Leur établissement fera tout ce qui tient au commerce, soit avec la France, soit avec l'étranger. Je ne pourrais moi même m'occuper que de ce qui concerne la Douane du Sund, ce qui n'est point considéré comme commerce ici.

Je ne doute point, Monseigneur, que cet établissement ne prospère très bien; c'est la première maison française qui sera à Elseneur; il n'y en a même aucune à Copenhague. Elle peut être très utile à nos compatriotes et servir à leurs expéditions à la Douane du Sund, enfin être l'intermédiaire pour l'écoulement des marchandises de nos manufactures et de nos produits agricoles.

[1] appris avec plaisir l'établissement d'une maison française à Elseneur; quant à la confirmation que vous sollicitez de moi pour le choix du Sr Petit, chef de cette maison de commerce, comme chancelier de votre Consulat, elle est tout à fait inutile. Le roi ne s'étant point réservé cette nomination; elle vous appartient exclusivement, conformément à l'ordonnance du 21 Juillet 1821. Il suffisait donc que vous me fissiez connaître votre choix en me transmettant le type de la signature de ce chancelier, et je vous prie de vous conformer à cette dernière recommandation.

(Dans la même lettre on voit le paragraphe suivant)

" J'approuve tout à fait, Monsieur le parti que vous avez pris de ne pas recevoir les marchandises que quelques négociants français expédient à votre adresse. Cette détermination est également conforme aux règlements et aux convenances. "

(Cette lettre est classée Dépôt de chancellerie)

Je conserve à Mr Petit son titre de Chancelier du Consulat d'Elseneur et de secrétaire interprète pour la langue danoise. Cela lui donne quelques petites prérogatives dans le pays, comme d'être exempt du service de la Garde nationale, du logement militaire, et des charges municipales. Je lui en ai délivré le Brevet. Je prie V.E. de vouloir bien confirmer cette nomination et de donner son assentiment à ce nouvel établissement.

29 Juillet 1829 - Le ministre des affaires étrangères annonce qu'il a [1]

15 Xbre 1829 - Lettre de M. Mure au Ministre.

" ~~J'aurai de nouveau~~ Je prie V.E. d'observer que notre navigation avec la Baltique augmentant chaque année, ma surveillance et mon travail en deviennent aussi plus considérables. Les événements de mer qui surviennent à nos bâtimens, sollicit

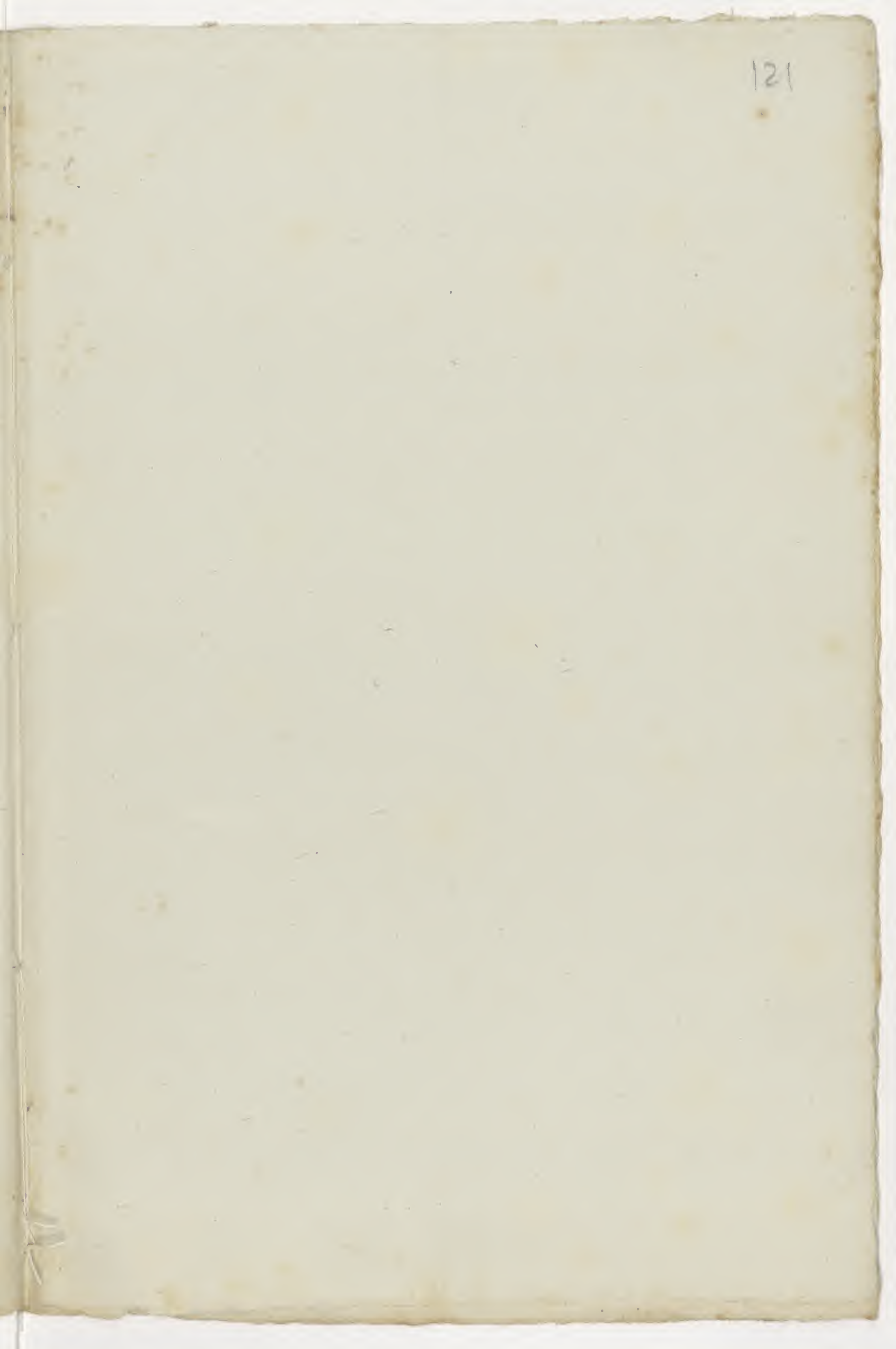
24 ~~Juillet~~ 7bre 1830 - Lettre de M. M. au Ministre pour lui annoncer que depuis que Mr. Petit est à la tête d'une maison de commerce à Elseneur, et que le fils de Mr M. et son commis d'affaires pour le travail (de la chancellerie), il a laissé seulement à M. Petit le titre de Chancelier parceque cela lui donne quelques prérogatives et exemptions dans le pays.

D'où il suit ajoute-t-il que le Consulat est composé de lui, de son fils et du commis

Droits de Chancellerie —— Lettre du Ministre des Aff. Etr. du 11 Septembre 1830.

„ Le Ministère n'a point à connaître des arrangemens particuliers conclus entre vous et votre Chancelier et dont vous rendez compte dans votre lettre du 24 Juillet. Seulement il doit veiller à ce que la forme des Etats de recette de Chancellerie soit régulière, et à ce que la part attribuée attribuée aux aux Consuls n'excède pas celle qui fixée l'ordonnance du 8 aout 1814.
L'article 4 de cette ordonnance répond clairement à la question que vous faites relativement au visa des papiers de bord, puisque tous les droits perçus dans les Consulats, sans distinction de la nature des actes, sont compris sous la dénomination de droits de Chancelleries."

Réponse a été faite a cette lettre par Mr M. le 21 Septembre 1830 N. 7.



Lloyds 4 march 1835

Gentlemen

I am directed by the Committee for managing the affairs of Lloyds, to inform you, that the numerous and urgent complaints which have for some time past been made both by Merchants and Underwriters on the subject of surveys of damaged Goods and the Certificates granted thereon; have imparatively drawn their attention to that portion of the duties of Agents to Lloyds, and have determined them to adopt the most decided measures, with the view of preventing in future that discrepancy of practice which can only have arisen either from inadvertance, from neglect, or from an intentional evasion of the instructions furnished to each agent on his appointment

The total disregard in many instances, of those instructions, as respects -

1st. the survey on board with reference to stowage and Dunnage.

2nd. the selection and separation of the damaged from the sound portions of each package.

3rd. The certificate of the Ship masters to the fact of Sea damage.

4th. the immediate survey of Goods stated to be damaged

5th. An authenticated sound price —— and

6th. The Charges of the Lloyds Agents for surveys.

has led to many unpleasant discussions & to compromise

of Claims for average alike unsatisfactory to the underwriters and the assured.

You are now required in Cases where Goods are damaged by sea water, to give your Certificate thereof, strictly in accordance with the following form

Mark number and description of Package	No	Contents	Sound	Slightly damaged	much damaged
◇ No. 1/20 20 Bales Madder ps.	1	100 ps.	57 ps.	30 ps.	13 ps.

In addition to which the Captains Certificate of the nature of the damage is to be considered indispensable and in the event of refusal on the part of the Ships master, such objection and its alleged ground to be expressly stated by the agent. And also the certified Sound price either of parcels of the same goods or of similar parcels imported about the same time and a Certificate of the actual Sales of the sound will be expected where they can possibly be procured. and it is further required that the surveys on such goods should be held at the earliest opportunity and that within a reasonable time after the arrival of the vessel.

The Committee are also desirous of drawing your particular attention to that part of the instructions which points out the propriety of forwarding the Cargoes to their destination, in all cases of vessels being wrecked short of their port the neglect of which frequently entails very severe loss upon underwriters, which might be avoided by a different Course of procuring the Sale of Goods short of their destination, except under the direction

of the assured or with a view to save further Loss from their perishable condition, being not only at variance with the printed instructions, but in direct contravention of the law. 125

The Committee direct me to state, that this letter is a Circular adressed to all their Foreign Agents, as a rule for future practice and that the censure it may appear to convey is intended to apply to those parties only who will necessarily feel that the Complaints alluded to have not in their individual Case been preferred unjustly.

The Committee however wish it to be understood that these instructions are to be considered imperative on all their agents. And are resolved to look upon their infringement either in letter or in Spirit as a virtual vacation of the appointment.

I remain &c

signed W. Dobson

Messrs T. & W. Chapman

Elsinore

Kbhvns Post 4-9bre 1835 N°.266

Corporation des Bateliers d'Elseneur

Copenhague le 4. 9bre 1835.

Un événement dont il a été parlé dernièrement dans cette ville, auquel événement cependant — puisqu'il nous manque une assertion documentée pour son authenticité, et que nous, au nom de l'humanité, ne pourrions que désapprouver — nous ne croyons pas devoir donner de publicité ultérieure, donne lieu au public de faire les questions suivantes:

1° Les bateliers d'Elseneur ont ils le droit exclusif, en dedans un certain terrain de district de la Cote, de sauver les marins qui se trouvent en danger de mer ?

2° Pourra-t-on imposer à d'autres personnes, sur le même terrain, en faisant un essai de sauvetage en Cas pareil, une amende à payer à la corporation des dits bateliers ?

3° Cette Corporation peut elle fixer une taxe pour sauver la vie des hommes ?

Kbhvns Post 9-9bre 1835 N°.271

Copenhague le 8. 9bre 1835.

Dans le N°.266 de cette feuille nous nous sommes permis de faire quelques questions, relativement à la Corporation des bateliers d'Elseneur, en ce qui concerne un événement dont on avait parlé dernièrement dans cette ville, mais à la

communication publique duquel il nous manqua une assertion suffisante. Il nous a été depuis d'une grande importance de chercher tous les renseignements qu'il nous a été possible d'obtenir, pour pouvoir donner à cette affaire la publicité qu'elle nous paraissait entièrement ~~de~~ méritée, et nous sommes charmés, en communiquant le résultat de nos poursuites, de pouvoir éloigner l'ombre que la relation verbale avait en partie jeté sur une Corporation, qui compte parmi ses membres plusieurs des meilleurs marins de notre patrie. — Un jour au mois d'avril de cette année, un navire, chargé de Chaux et ~~destiné~~ se rendant d'un port de Skoane destiné pour Gothenborg, se vit obligé à cause de vents contraires de jeter l'ancre ~~enfoncé~~ devant le bourg de pêcheurs Skekkestuen. Outre l'équipage, se composant de 3 hommes, il y avait à bord du navire 5 garçons ouvriers; ce navire, dit-on, était en bien mauvais état. Il s'éleva une tempête, et quelques pêcheurs de Skekkestuen ~~vinrent~~ venant à bord. Les passagers manifestèrent le désir de descendre à terre, avant la nuit et le mauvais temps qui s'approcherent, ~~parce~~ car ils doutèrent que le navire put tenir la mer. Les pêcheurs n'osaient pas les transporter à terre,

puisqu'un tel transport, à leur dire, n'était accordé qu'aux bateaux de bateliers privilégiés, et comme la taxe pour un bateau d'Elseneur, sous les circonstances actuelles était si élevée (15 R. ~~aux~~ à ce qu'on disait) que les pauvres passagers à bord ne purent pas la payer, il considérent comme inutile, de faire aucun essai ~~de~~ pour descendre à terre par l'assistance des bateliers. Les pêcheurs de Snekkersteen quittèrent le navire, le mauvais tems se présenta, et le lendemain le navire — probablement en fatiguant jusqu'à qu'il fit de l'eau — était perdu ~~avec~~ corps et bien. La relation de ce triste événement, que nous apprîmes les premiers, ajouta que des bateliers d'Elseneur, après qu'on avait donné le signal de secours, s'étaient présentés au navire, qui faisait déjà de l'eau, mais qu'ils l'avaient ensuite quitté — parcequ'ils ne pouvaient pas obtenir le payement fixé par la taxe. D'après les renseignemens que nous avons obtenus il n'y a aucun lieu de présumer que les bateliers d'Elseneur

ait agi d'une telle manière, car cela sera dans un pays civilisé une barbarie sans exemple qu'on pourr~~ait~~ considérer de la part de l'humanité être dehors les bornes de la possibilité. Combien les pêcheurs de Snekkersten, qui étaient à bord du navire, sous les circonstances actuelles, ont pu avoir lieu à leur peur et refus, et combien leur manière d'agir a été convenable, nous ne nous voyons pas en état d'en juger. Il sera cependant bien déplorable, si le droit de corporation encore pendant nos jours de quelque manière devait faire valoir, où la question s'agit de sauver la vie des hommes.

Kbhon Port; 18.9bre 1835 N:280

Déclaration de la Corporation des bateliers d'Elseneur

A cause d'une pièce inserrée dans le N:271 du Courrier de Copenhague, relativement à la Corporation des bateliers, qui doit servir à donner des éclaircissemens sur un événement indiqué dans la même feuille N:266, nous nous trouvons appelés par la présente de faire connaître au public l'affaire telle qu'elle est réellement, pour

autant qu'elle concerne la Corporation, et nous pouvons certifier l'exactitude de notre rapport, puisqu'il nous a été d'une très grande importance de mettre la vérité au jour à ce sujet.

Le 30 Mars de cette année une galéasse arriva de la mer Baltique et jeta l'ancre devant SnekKersteen. Elle fut, ainsi que tout navire qui arrive à la rade, hélé par un bateau de batelier, qui offrait au Capitaine de la transporter à terre et à bord pour 6 R; mais ce dernier n'y fit pas attention puisqu'il se servait de son propre bateau. Quelques jours après, le vent devenant favorable, et tous les autres navires destinés pour la mer du nord mettant à la voile, on offrait de nouveau à ce dit Capitaine, qui resta sans lever l'ancre, puisque son navire était un mauvais marcheur, l'assistance d'un bateau pour pouvoir appareiller. Cette offre fut cependant aussi refusée par lui ~~le Capitaine~~;

aussitot après il avait mis à la voile par son propre assistance et gouvernait vers le nord; mais quoique il fit beau tems, il avait préalablement peur de ne pas pouvoir franchir la terre, le vent étant S.E. et tourna ensuite, se dirigeant vers le sud et jeta l'ancre devant le bourg de pêcheurs Humlebek éloigné à plus d'un mille d'Elseneur. La nuit suivante il ventait très fort, et le lendemain la galéasse avait disparue. L'équipage du navire, dit on, se composait de 5 hommes et trois passagers, destinés pour Gothenbourg. Aucun de ces navires manifesta le désir de descendre à terre, et encore moins de la peur du danger; mais, s'il en eut été ainsi, la Corporation n'aurait jamais réclamé de payement, puisque sous aucunes circonstances on n'en demande à des garçons ouvriers pauvres, que nous transportons en général sans recompense, autant que les ordonnances de la police nous le permettent. Le dit navire n'a pas non plus, tout le tems qu'il était visible d'Elseneur, donné aucun signal de secours, et il n'a été question

d'aucune espèce de danger aux bateliers qui étaient à coté de ce navire. Si des pêcheurs ont été au navire, et ce qui s'est passé entre eux et l'équipage qui était à bord, nous est inconnu; Il parait incroyable que ces pêcheurs, en voyant le danger, auraient pu agir avec tant d'inhumanité que ~~de laisser les ce~~ d'abandonner le navire, ou que, lorsqu'il s'agissait de sauver la vie des hommes, auraient dû se laisser entraîner par la folie de peur d'empiéter sur les droits de notre corporation, une peur qui aurait été d'autant moins fondée puisque le district de la Côte, devant lequel la galéasse était naufragée ~~[illegible]~~, était à environ un mille plus au Sud de la borne limite, qui exclus les droits de la Corporation d'intervenir dans les naufrages. Les pêcheurs, qui connaissant en général ~~les~~ bien la Côte, auront par conséquent certainement conçus que dans des circonstances dangereuses le moins qu'ils auraient pu faire était de mettre le navire à terre et de sauver ce qui pouvait être sauvé. Nous n'avons jamais connu

un esprit de Corporation aussi mignable qui put négliger les devoirs les plus sacrés de l'humanité, et, comme il a été jeté une ombre sur notre corporation, nous ne croyons pas quil sera considéré comme une malhonêteté que nous nous permettons par la présente de dire à notre défense, que la Corporation des bateliers d'Elseneur ne compte qu'un très petit nombre de membres qui n'aient pas exécuté le cher devoir de sauver la vie des hommes. Deux de ces membres ont été graciés par S. M. par l'ordre pour sauver les hommes (Rednings-Ordenen); mais aucun d'eux n'a exigé de payement pour sauver quelqu'un, plusieurs au Contraire ont refusé un tel offre. De la manière, dont on a parlé publiquement ~~en premier~~ lieu de cet évènement, on doit présumer, que la personne, qui en a parlé le premier, doit avoir été porté par le mauvais motif de nous nuire

et nous serons enchantés d'apprendre l'inventeur de ce bruit.

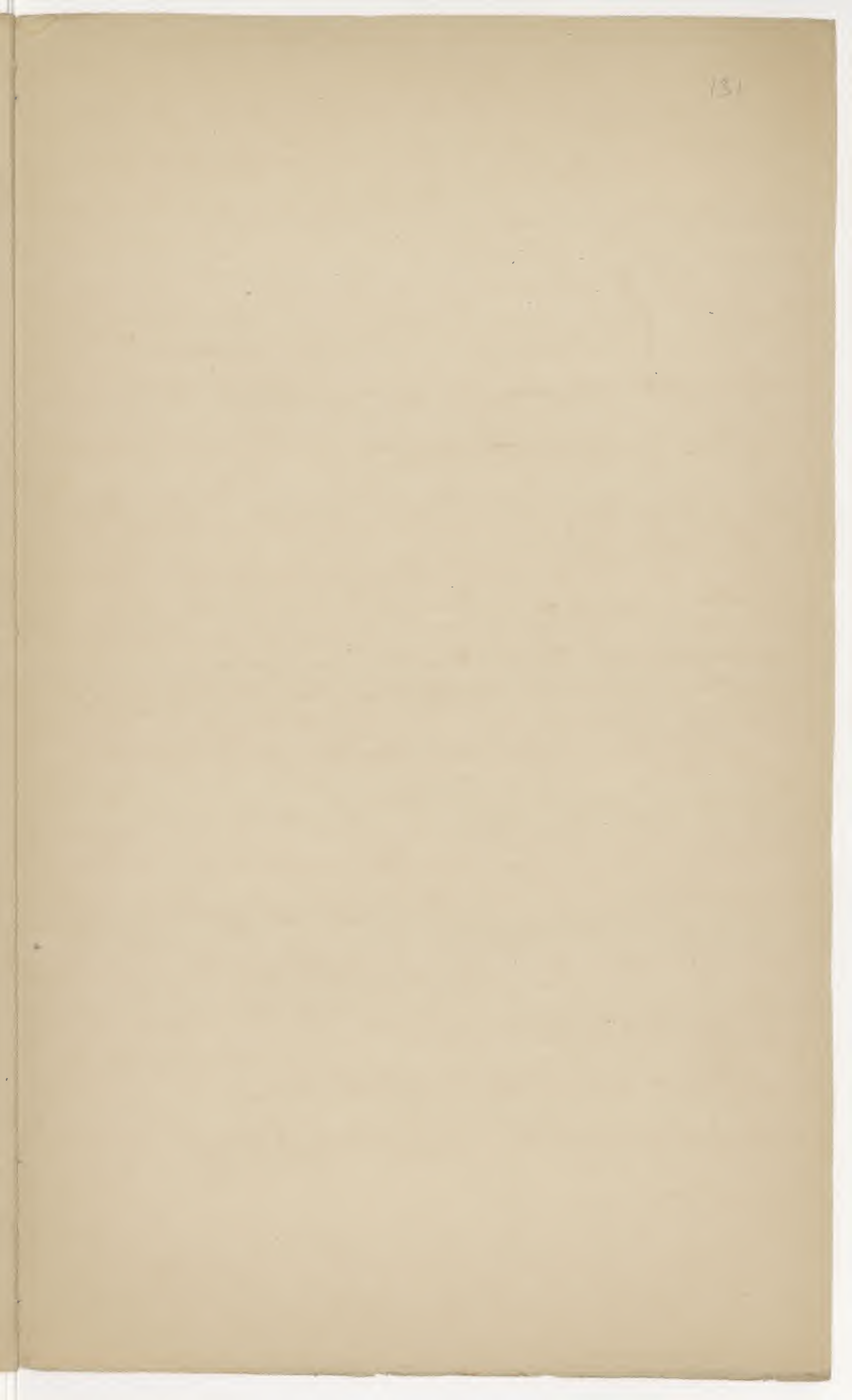
de la part de la Corporation:

O. J. Buch. J. P. Krabe. O. B. Schmidt.
J. Gotliebsen. F. Frederichsen. F. Buch
H. Frederichsen. C. F. Bache. J. C. Wilhelmsen.
B. Lund.

Je certifie que la Corporation des bateliers d'Elseneur pendant ~~le tems~~ l'intervalle de 15 à 16 années que j'ai été inspecteur de cette corporation, ~~elle~~ a constamment montré, dans les cas où la vie des hommes était exposée au danger de mer, le plus grand zèle et activité pour donner le plutot possible du secours à de tels hommes, sans en exiger de ~~par~~ récompense.

Schmidt

Inspecteur de la Corporation des bateliers.


131

Kiöbenhavns Post (Courrier de Copenhague) le 29 Avril 1835 – N° 205.

Expéditeurs de navire d'Elseneure et Bateliers

Diminution dans la taxe de la Corporation des bateliers d'Elseneur

On sait assez ~~Il est~~ généralement de quelle ~~source considérable~~ d'importance les revenus du droit du Sund ~~sont~~ pour la Caisse de l'état, et il est assez facile ~~naturel~~ de concevoir que plus le nombre des navires qui passent le détroit est grand, ~~que plus de navires qui arrivent, plus considérablement sont~~ plus aussi les ~~revenus~~ recettes sont considérables. ~~les revenus~~.

Pendant ~~ces~~ derniers temps on a, ~~dit on, ainsi que plusieurs personnes le disent~~, cherché, dit on, ~~cherché~~ à ~~trouver~~ découvrir des moyens pour ~~f.~~ diminuer les frais qu'ont à supporter les ~~des~~ navires de nations étrangères qui passent le Sund, et c'est à cette occasion qu'on a proposé une diminution dans la taxe des bateliers d'Elseneur ~~présumée~~ trop élevée. Nous allons ~~Il sera~~ examiner ~~maintenant~~ ~~question~~, si ~~on n'a pas dirigé son attention sur~~ si ce n'est pas à tort qu'on s'est ~~uniquement~~ occupé des bateliers, et si on n'aurait ~~ne point injuste et laissé un autre de côté, où on pouvait~~ pas dû ~~plus~~ plutôt diriger son attention sur ~~une~~ autre ~~point~~ classe dont ~~on aurait~~ il serait ~~certainement avec plus de raison de faire quelque chose~~ possible d'obtenir quelques résultats utiles.

Les revenus des bateliers ~~se~~ sont incertains, car leur plus ou moins d'élévation ~~que hasardeux, ils~~ dépend ~~des~~ de circonstances qu'on ne peut calculer, telles que le plus ou moins ~~incalculables~~, de tempête, ~~et~~ de grosse mer &c. Quoiqu'on ~~même ne~~ ne puisse pas dire qu'ils exposent ~~pas~~ toujours leur vie ~~au~~ à des dangers, il faut néanmoins avouer, qu'ils doivent toujours être en possession d'un bon inventaire bien entretenu, qu'il ~~doit exiger de moins tenir de garçons~~ est indispensable qu'ils conservent ~~de~~ à leur service des gens pour les aider, ~~service~~, et qu'avec ~~ces~~ gens il ~~doivent~~ exposer ~~leurs~~ couteux appareils ~~précieux~~. Si maintenant les revenus du batelier ~~furent~~ sont diminués et qu'il ~~soit obligé par là~~ ne lui soit plus possible d'entretenir son inventaire en bon état ~~à faire tout ce nécessaire ... ~~

[library stamp]

il peut sans doute en résulter
~~car pourrait [illegible]~~ des suites incalculables
relativement aux (que le Sund produit) à l'état, ~~car la~~
~~ce qui~~ ~~le~~ revenus) ~~d'état du Sund~~, ~~dès que~~ la
parceque la intimes
corporation des bateliers a des rapports si ~~liés~~ avec le
perçus
droit et que la plupart du tems ce sont des Capitaines
étrangers, qui doivent descendre à terre et faire expédier
~~La réputation que~~
leurs navires. Que ~~La~~ la corporation des bateliers d'Elseneur
ont obtenu une grande
ainsi que les pilotes de cette ville ~~se sont élevés par le~~
réputation
~~moment à acquérir une réputation répandue~~ dans presque
mais on ne peut disconvenir qu'on ne saurait comparer
toute l'Europe, ~~et ne peut être comparée avec la corporation~~
cette corporation avec ce
~~telle~~ quelle était il y a quelques années. ~~peut en bien~~
mais les perfectionnemens qu'elle a reçus doivent ils être attribués aux progrès
~~doit être une conséquence de la perfection que tout a~~
que toutes choses ont fait
on ne doit cependant considérer plutôt
~~sur~~ d'année en année, ~~mais on doit néanmoins considérer~~
comme le ~~des travaux en~~ des travaux
~~que toutes~~ ces améliorations résultat ~~de la corporation actuelle~~
~~historiée~~ ~~déployée quelques~~ auxquels les membres de la corporation se sont livrés et
~~que la corporation et sans qu'on s'y soit invité, précisément pour~~
du zèle actif qu'ils ont déployé, afin ~~d'être en état de rendre aux~~
~~qu'elle ne faire ce que les navires de nations étrangères~~
sans y être poussés, afin d'être plus en état de rendre aux navires des nations
~~parent réclamer d'elle de droit~~ (Il faut en même tems
étrangères tous les services que ceux-ci étaient en droit ~~d'en~~ d'attendre d'eux)
remarquer que cette corporation ne peut être comparée
ou d'autre profession
à aucune espèce de Corporation de bateliers ~~ou d'autres métiers~~,
les membres ne cessent jamais de recevoir des ordres ou
en ce que notamment ces dernières ~~reçoivent continuellement~~
ceux des bateliers
~~des ordres~~ commandes, tandis que ~~les intéressés~~ de la Corporation d'Elseneur
quelquefois
sont obligés de rester plusieurs jours, même plusieurs semaines
en mer avant de pouvoir rencontrer un navire qui veuille

recourir à eux, parceque ce n'est qu'en (rare) mauvais temps que les étrangers se servent des bateliers, (parcequ'ils) ~~lorsqu'ils~~ craignent alors de se hasarder dans leurs propres bateaux ~~ne peuvent que suffire~~. Ainsi le batelier use son bateau et son inventaire, aussi bien ~~autant~~ pendant le temps qu'il travaille (sans recevoir de salaire,) ~~sans payement~~ que pendant celui où à peine obtient une ~~il reçoit de~~ récompense.

Nous pensons en conséquence ~~Il paraît au contraire~~ que la diminution ~~[illegible]~~ qu'on a le desir d'introduire dans les frais qu'ont à supporter ~~pour~~ les Capitaines étrangers ~~ceux qui concerne leurs frais~~, à leur passage du Sund, serait plus facilement ~~obtenue, si~~ ~~ou plutôt se faire en dirigeant la~~ et plus justement obtenue, si on s'adressait, pour les réformes ~~aux~~ à faire ~~vu jusqu'au point où une diminution de revenus peut~~ le ~~mieux être supportée — dit dans revenu — ensuite~~ ~~tournant vers les~~ aux expéditeurs de navire, c'est à dire à certaines maisons de Commerce. Au lieu de diminuer les revenus de la Corporation des bateliers, (revenus établis d'après un tarif ~~bien fixé d'après~~ ~~des taxes~~), mais qui sont cependant tout à fait ~~[illegible]~~ ~~et~~ incertains, (et dépendent du hazard), on devrait ~~plutôt~~ chercher plutôt à obtenir la diminution des frais que ~~Il~~ les commerçants et navigateurs étrangers (payent pour les bateaux ~~aux bateliers~~, en veillant à ce que la somme que les ~~[illegible]~~) ~~pour la ce qu'on [illegible]~~ ~~que le batelier reçoit~~ bateliers reçoivent pour ~~leur~~ travail, ne fut pas augmentée à un point ~~absurde~~ pour le vrai payeur étranger, par les calculs ~~d'escompte~~ (de change et par les bénéfices que font les) ~~de~~ expéditeurs ~~en question~~ dont nous venons de parler

et qui avancent de l'argent pour compte des Capitaines; Si la somme que les expéditeurs qu'on présume reprendent de trop pouvait être épargnée, alors la diminution proposée dans l'intérêt du négociant étranger ne portera pas sur la taxe des bateliers, mais elle viendra d'elle même. L'expéditeur en fournissant les vivres au navire étranger, a un revenu proportionnellement plus élevé que le batelier; ainsi on peut citer des exemples qui prouvent, qu'un expéditeur, qui a acheté de la viande pour compte d'un Capitaine étranger s'élevant à 92 Rgd. a gagné sur ces 92 R. 15 Rd., outre sa provision d'expédition ordinaire, en sorte que l'acheteur a payé 15 R. outre les 8 p% appellés Drawback(1) sans rien obtenir pour cet argent et sans aucun profit pour celui qui a vendu. Le calcul de la monnaie anglaise est également injuste, en ce que 12 R. argt. sont calculés à 1 £ st. 10 Sh. et 18 R. à 2 £ 6s. 3d. (.) Mais ce n'est pas tout encore, car il est constant qu'un expéditeur sur chaque 10 à 12 R. qu'il a payé à la corporation pour loyer de bateau, retient pour lui un petit bénéfice de 9 à 10 p, et comme il est rare qu'il s'écoule plus de

(1) Dans le N° 208 du Kjöbenhavn Post du 2 septembre 1835, on annonce qu'au lieu de outre les 8 p%, il faut lire y compris les 8 p%

~~d'être remboursé, plus de~~ avant que cette somme soit remboursé 6 à 8 Ans aura, ~~et petite~~ [illegible]
Il en résulte que ces petits bénéfices ne s'élèvent guère
qu'à environ 70 p% par an, et il faut naturellement ajouter peut-être à ce gain
la provision d'expédition

courante. — L'expéditeur gagne ainsi, non pas comme

le batelier, dont le salaire dépend du vent et du temps, mais pendant

certains profits sur chaque navire qui passe, tandis que le

batelier au contraire ne gagne que sur quelques uns.

C'est ainsi que l'expéditeur peut moins supporter

une diminution dans ses revenus que la corporation

des bateliers, qui a éprouvé pendant les dernières années

assez de diminution dans les siens.

~~D'après ce qui a été exposé plus haut~~
~~On a dit il est vrai d'après ce généralement~~, il résulte des bruits généralement répandus que
la corporation des bateliers ne peut éprouver aucune diminution dans
ses revenus, sans qu'en souffre forcément
son bon état actuel.
Mais fût il même vrai, que cette corporation, qui est indispensable

à la Douane du Sund, dût recevoir à l'avenir

de l'état une indemnité pour la diminution

qu'on propose, pourquoi donc la caisse du roi

ou de l'état, qui est déjà assez sucée par des

milliers de pensionnaires et de coureurs de grâces insatiables, être

Seratelle

Obligé de payer dans le cas dont il s'agit, puisqu'on peut ~~arriver au même résultat~~ obtenir ~~peut effectuer~~ (avec ~~[illegible]~~ beaucoup plus de ~~raison~~ justice par d'autres moyens ~~et~~ en supprimant seulement ~~un abus~~ — la diminution des frais des navires étrangers à leur passage par le Sund — sans dérober au batelier la récompense de son travail ~~dangereux~~. — ~~Seulement en supprimant un abus.~~

Kjöbenh. Post du 28 8bre 1835 N° 259

On fait connaître préliminairement que les ~~soussignés expéditeurs~~ maisons d'expédition de navires soussignées ont cité en justice l'auteur ~~de l~~'article : "Sur la diminution de la taxe des bateliers d'Elseneur", inséré dans le Kjöbenhavnposten N° 205 du 29 aout 1835, ~~à l'occasion~~ à raison des accusation qui y sont contenues contre les expéditeurs de navire en général, pour des ~~[illegible]~~ procédé hazardés et illégaux.

Elseneur le 17 octobre 1835

Signé ~~[illegible]~~ A. Van Deurs & C°, C. Mehrens Enke & Sön, H. Petit & C., Nichl. Chs. Fenwick & C, Belfour Ellah Rainals & C, L. Lindbergs Enke &, N. Liebman &, E. & W. Chapman, Le Pelley & Marcussen, Major Wright & C, Ahman & C, Adam Gradman & Gloerfelt, Lovise Sal. Holms Enke & C, T & E. Mullens, Knox & Horden, Jutting & Prytz, T. C. Schmidt, Brown & Burd, Hans N. Hansen, Gordon Norrie, J. P. Lundwall, N. Kragh

Kjöbenhavn Post de 1 nov. 1835 N° 263

Déclaration. ~~[illegible]~~ Différens bruits ~~[illegible]~~ ayant circulé relativement à l'auteur de l'article inséré dans le Kjöbenhavnspost N° 205 ~~[illegible]~~ sur la diminution de la taxe des bateliers d'Elseneur, ~~je dois à plus de personnes~~ je me considère comme obligé que ~~moi même~~ de ~~[illegible]~~ (que c'est moi qui en suis) déclarer ~~[illegible]~~ le seul et ~~[illegible]~~ véritable auteur qu'un grand nombre d'honorables ~~toutes les~~ (maisons de commerce ~~honorables~~ ont cité en justice.

Copenhague le 30 octobre 1835.

Signé Carl Bagger.

Kbhvns Post 2 9bre 1835 N° 264

Déclaration ~~Sur~~ Dans un article inséré ~~dans le~~ au Kbhvns Post N° 205 du 29 aout

de cette année "Sur la diminution de la taxe des bateliers d'Elseneur" un anonyme a porté différentes accusations contre un expéditeur de navire de cette ville et, comme il ne fait pas connaître le nom de celui dont il veut parler, il a dirigé il en résulte qu'il a attiré l'attention publique sur toutes les expéditeurs de navires. Voici la teneur de ces accusations:

"Un expéditeur de navire qui avait acheté de la viande pour compte d'un capitaine étranger pour une somme de 92 Rigsd. a gagné 15 Rdr. sur ces 92 Rd, outre la provision d'expédition ordinaire, en sorte que l'acheteur a payé 15 Rd entre les ?? Drawback (dans le Kbhvns Post No. 208 le mot "outre (foruden) a été changé en y compris (indbefattet) sans rien obtenir pour cet argent, et sans qu'il en résultât aucun avantage à celui qui a vendu. Le calcul de la monnaie anglaise est également injuste, en ce que 12 Rd argt sont calculés à 1£ 10s et 18 Rd à 2£ 6s 3d. Mais ce n'est pas tout, il est constant qu'un expéditeur de navire sur chaque 10 à 12 Rd qu'il a payés pour loyer de bateau à la corporation, a pris pour lui un petit bénéfice d'environ 9 à 10 ß (marks) (1 Rdr 3 ou 4 marks) cet argent ne reste guère plus de 6 à 8 semaines avant d'être remboursé, ces petits intérêts ne s'élèvent guère qu'à 70 % par an. Tout ceci naturellement outre la provision d'expédition courante."

Quoiqu'il soit aisé à toute personne raisonnable de concevoir combien il est difficile et par ainsi dire impossible que des expéditeurs de navires en aussi grand nombre que ceux qui se trouvent à Elseneur puissent s'accorder pour adopter comme règle générale des calculs semblables à ceux dont il s'agit, néanmoins comme, d'après ce qu'on a appris, ces accusations, par l'assurance avec laquelle on les a présentées, ont produit un mauvais effet même parmi les classes élevées, les soussignés ne croient pas convenable de garder plus longtemps le silence qu'il leur avait semblé d'abord inutile de rompre, attendu qu'il

s'agissait d'un ~~[illegible]~~ article anonyme.

Cependant tant que l'auteur de l'article ne nomme pas celui ~~[illegible]~~ qu'il attaque, ce qu'on l'invite à faire par la présente ~~[illegible]~~, ~~[illegible]~~ personne ne lui doit ~~pas~~ de réponse. Nous soussignés nous ~~[illegible]~~ croyons néanmoins obligés ~~[illegible]~~ appelés à déclarer au public, chacun pour ce qui les concerne :

Que nos affaires ne sont pas de telle ~~[illegible]~~ nature que des calculs et des avantages semblables à ~~comme~~ ceux dont il s'agit, puissent ~~[illegible]~~ avoir lieu en général, puisque nous ne fournissons aux Capitaines qui nous sont ~~[illegible]~~ adressés que de l'argent comptant, avec lequel ~~[illegible]~~ ces Capitaines soit par eux mêmes, soit par le maître ou de commission de Capitaine ~~[illegible]~~ Skipperhuse ~~[illegible]~~ qui s'occupent de fournir ce qui est nécessaire aux ~~des besoins~~ navires, achètent ce dont ils ont besoin, ~~et comme~~ qu'il est extrêmement rare que nous nous remboursions sur l'Angleterre pour nos avances d'argent ou que nous fassions faire la réduction en livres Sterling, ~~[illegible]~~ manque dans tous les cas, cette réduction n'a jamais été faite ~~[illegible]~~ par nous d'après le cours de change, que font connaître les calculs ~~de~~ indiqués par l'auteur ; nous déclarons donc que ces accusations sont fausses si c'est à nous que l'auteur les adresse, et pour en prouver ~~[illegible]~~ nous offrons de mettre nos livres ~~[illegible]~~ à la disposition de toute personne ~~[illegible]~~, qui désirera s'assurer de la vérité à ce sujet.

Nous espérons que par cette déclaration le public, dont ~~[illegible]~~ le jugement est pour nous d'un grand poids, sera satisfait, en qu'on ne se méprendra pas sur nos intentions ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ parceque, à cause de la nature de nos affaires, nous ne nous trouvions pas appelés ~~[illegible]~~ à intervenir dans le procès que d'autres expéditeurs de navires vont intenter contre l'auteur.

Elseneur le 29 Octobre 1835

Signé. v. Aller & C. Carl Sauter. Niels Peter Kirch.

Tiré du Courrier de Copenhague (Kiöbenhavnsposten) N° 242 - 11 Octobre 1835.

Corporation des bateliers d'Elseneur et expéditions de navires au Sund

1

Je satisfais ici à votre demande en vous présentant mes observations sur la navigation par le Sund, en particulier sur la taxe des bateliers et les plaintes que les capitaines de navires font en général sur le prix fort élevé qu'ils sont obligés de payer pour descendre à terre dans les bateaux du pays et se faire expédier à la Douane du Sund, lorsque le temps ou d'autres circonstances les empêchent de se servir de leurs propres bateaux. En réclamant votre indulgence par rapport à des observations qui ne sont pas rédigées en aussi bon style qu'on pourrait s'y attendre, je vous prie d'être convaincu que les faits que j'expose sont exacts.

Avant de (entrer dans les détails sur) les diverses dépenses qu'un capitaine est obligé de payer en se faisant expédier au Sund, il est nécessaire que je donne d'abord un aperçu de la position des bateliers par rapport à la navigation.

Un règlement pour la corporation des bateliers du 19 mai 1820 décida, que le nombre des membres de cette corporation, qui, (alors se composait de 75, individus) doit être (successivement) réduit à 60. En ce moment le nombre encore de 70. Ils ont le droit exclusif de conduire à terre et

de ramener à bord les Capitaines qui arrivent au Sund et qui ne ~~voudraient~~ veulent ou ne ~~pourraient~~ peuvent pas ~~profiter~~ se servir de leurs propres bateaux. Pour une telle conduite ils reçoivent, suivant le reglement aux cas en été, 9 Rbs en tems ordinaire en été, et en hiver, pendant la nuit en ajoutant en sus ⅓ du fret d'été pour chaque degré de vent. L'été se calcule du 1er avril au 30 Septembre et l'hiver le reste de l'année. La nuit est calculée depuis le coucher jusqu'au lever du soleil. Les degrés de vent se divisent ainsi :

1er degré -- bon frais, jusques à 1 ris dans le hunier.
2e id --- 1 ris au hunier jusque à 2 ris.
3 - id --- 2 - id — id — id — 3 - id

Les degrés de vent ~~se signalaient~~ sont signalés du pont du port par 1-2 ou 3 ballons qu'on fait hisser sur un mat.

Un Capitaine, qui arrive à terre avec son propre bateau, mais qui à cause de vent ~~ou~~ ou par suite d'autres ~~cas~~ circonstances imprévues ne peut pas retourner à bord dans sa propre embarcation doit, s'il veut retourner à son navire, avoir recours aux bateliers et payer autant ~~comme~~ que s'il était descendu à terre et retourné à bord dans un bateau de batelier, et en outre pour son propre bateau ⅓ de plus pour chaque paire de rame qu'on peut y appliquer. Comme ce cas ne peut arriver qu'en tems de tempête, il en résulte en général ~~du~~ pour le Capitaine une dépense de 18 à 20 Rbs. Les

bateliers sont tenus de héler chaque navire qui arrive en rade et de lui offrir leur service. Chaque bateau doit toujours être muni d'un exemplaire de la taxe pour le présenter au Capitaine.

Le susdit payement est très gênant pour les Capitaines en proportion des droits qu'ils ont à payer à la Caisse royale, seule raison qui les oblige de descendre à terre. Les autorités compétentes ont pris en considération cette circonstance, et une commission a été nommée à ce sujet; mais on ne sait encore rien du résultat de ses travaux.

Toute personne, connaissant la marche des affaires à Elseneur, sait, que la corporation des bateliers ne s'est jamais trouvée en aussi bon état qu'en ce moment, non pas seulement en ce qui concerne les bateaux et leur inventaire, mais aussi en ce qui est relatif à l'équipage; mais il est évident que la corporation (telle qu'elle est constituée) ne peut subsister avec un revenu moindre.

Les intéressés ont prouvé par leurs livres, que chacun d'eux reçoit un annuellement de 450 à 500 Rbd. en papier. Il ne peut pas vivre et soutenir sa famille à moins de cette somme, puisqu'il doit là dessus tenir son bateau en bon état, ce qui peut être évalué à environ une

depense annuelle de ....70 Rbo.
et donner à un matelot en gage annuel de .....50 —
ce qui se monte à une somme de .120 Rbo.

Il reste ainsi un surplus de 320 à 350 Rbo. sur lequel il doit vivre avec sa famille, payer des ~~[illegible]~~ impots & a. On jugera par là qu'aucune diminution dans le recette dela corporation ne peut se faire sans ruiner en partie les interessés, et ~~[illegible]~~ ~~le~~ il en resulterait que leurs bateaux seront en mauvais état ~~de leurs bateaux, [illegible]~~ et par suite que la vie de beaucoup de monde ~~fut~~ serait exposée ~~au~~ à des danger, de même que cela ~~[illegible]~~ peut avoir ~~une [illegible] influence~~ exercer une influence funeste sur la navigation; ~~dont je me [illegible] dans la suite~~ plus tard je donnerai au sujet mon opinion. Mais d'un autre coté il est aussi certain que les Capitaines peuvent avoir lieu de se plaindre ~~[illegible]~~ d'un payement aussi elevé. D'apres mon opinion individuelle je crois qu'on pourrait porter ~~du~~ remede aux plaintes des deux cotés, lorsqu'il fût fait ~~mention~~ en ferant décider par les ~~[illegible]~~ autorités competentes ~~[illegible]~~ que les batelier d'Elseneur ~~[illegible]~~ payés à l'avenir en partie par la Caisse de la Douane du Sund; par exemple, si chaque batelier ~~[illegible]~~ recevait un gage annuel de 250 Rbo papier, ces gages occasionneront pour le moment une dépense de 17,500 Rbo; mais puisque le nombre des interessés dela corporation doit être reduit à 60, cette

dépense diminuera à l'avenir de 3,500 Rbs, par conséquent ~~[illegible]~~ la dépense ne sera que de 15,000+ et la taxe devrait alors ~~de suite~~ être réduite (de suite) à la moitié ou 4 Rbs 3ff qui ~~devrait~~ devraient être le plus haut payement qu'un capitaine aurait à ~~payer~~ faire pour descendre à terre et retourner à son bord, ~~de même que~~ il devrait en être de même pour tout autre transport (de marchandises) que la corporation est tenue de faire ~~avec avec les marchandises~~ depuis et jusqu'à la rade &c ce qui serait réduit également ~~devrait être réduit~~ à la moitié de la taxe actuellement en vigueur.

Le ~~susdit~~ payement (dont je parle) ~~[illegible]~~ sera certainement une dépense considérable pour la Caisse royale mais je pense (ce que je sais par l'expérience de beaucoup d'années) qu'avec ~~[illegible]~~ le temps elle y gagnera, de même que pour le moment il pourrait y avoir des moyens par lesquels cette dépense pourra en partie être remboursée.

Je citerai d'abord les navires en lest qui viennent pour chercher des affrètements et comment je pense qu'une partie ~~[illegible]~~ des frais dont ils sont chargés pourrait à l'avenir revenir à la caisse royale. A cet effet il est nécessaire de donner un aperçu de tous les frais de ces navires. Je suppose que sur les 12,000 navires, qui

+ ne peut faire que 14000 Rbs.

passent annuellement le Sund, aller et retour dela Baltique, 1/3 ou 4000 Navires s[?] sont sur lest. Les frais sont comme suit :

Un navire en lest paye à la caisse royale 2 Spec ou — — 4 Rbd

frais aux employés dela Douane :

au directeur — — — — — — …	" Spec	24 Stivers
aux 4 Kammererer chaque 12 St. …	1 —	"
à la personne qui fait les passer, au Caissier et au directeur (inscteur) du timbre chaque 12 St. …	" —	36
droits ordinaires des pauvres — —	" —	12
à l'inspecteur (sous certaines circonstances) …	1 —	"
au quartier maître (quartermaster) — (id) …	" —	6
au traducteur — — —	" —	12
au Chef (commandant) du vaisseau de garde — —	" —	6
au pilote — — —	" —	8
droits extraordinaires des pauvres qui se payent lorsque l'expédition se fait un dimanche ou un autre jour de fête, y compris aussi le vendredi jusqu'à midi ; tous les jours à l'heure de diner et après le coucher du soleil …	1 —	"

(en marge : portés au compte du navire comme droits d'expédition)

	5 Species ~~[illegible]~~ 10 Rd. 32 St.
si le Capitaine descend à terre alors 9 Rd argent pour bateau au — —	9 — 27
ensemble	23 — 59

Il y a par conséquent une dépense de 19 Rd 59 St pour pouvoir payer à la Caisse du roi 2 Spec. ou 4 Rbd. !—

Aux susdites dépenses il faut encore ajouter 12 St. ou 48 St. que compte le Commis du Caissier, sous la dénomination de Specification,

104 ²
9 6/8

à chacun qui paye comptant. ( )

Lorsque vous aurez vérifié le Compte ci dessus sur les dépenses d'un navire sur lest, j'espère, que vous serez d'accord avec les Capitaines, "qu'on devrait faire quelque chose pour leur faciliter leurs frais imprévus." La somme à payer pour le bateau est portée en beau tems. Lorsqu'il arrive, qu'une tempête vient à s'élever, pendant que le Cne est à terre avec son propre bateau et qu'il est obligé de se servir de ceux des bateliers il a, ainsi qu'on l'a dit plus haut, une dépense du double. ~~Plusieurs~~ Beaucoup de Capitaines qui ont voulu épargner cette dépense ont péri; d'autres, après ~~avoir~~ être restés des nuits entières sur la rade, ~~sont~~ et enfin parvenus ~~au~~ à gagner leur navire, mais tout ce qu'ils ont acheté à terre comme provisions de navire &a. a été gâté par l'eau de Mer.

~~Ma~~ faible ~~pauvre~~ opinion est ~~ainsi~~ donc; que, comme ~~dans l'intérêt~~ ~~il intéresse~~ il importe à tous les individus ci dessus mentionnés, de contribuer aussi aux gages projettés qui, sans beaucoup de diminution des revenus des employés de la Douane ~~pourra~~ pourraient ~~pourrait~~ se faire le plus facilement en percevant sur les bénéfices spécifiés 1 Sp. ou 2 Rbo, qui ensuite devrait être ~~fait~~ perçu au pro rata des émolumens. Ceci ne me paraît point être ~~une~~

~~prétention~~ trop exigeant, puisque personne des individus dont il s'agit n'a de peine avec l'expédition d'un navire en lest, et la caisse du roi gagnera sur 4000 navires en lest une somme de 8000 Rd

J'aurai l'honneur de ~~donner~~ présenter plus tard ~~les comptes~~ mes calculs ~~sur les~~ relativement aux navires chargés ; dont 8000 environ passent le Sund par an avec les renseignemens qui pourraient avoir plus d'intérêt pour ce qui concerne ce sujet —

Elseneur le 1r Septembre 1835.

Extrait du Dagn

2 Janvier 1836

N° 2

Par rapport à l'amélioration des routes entre Hambourg et Lubeck, le correspondant de Kiel dit: "La ville de Hambourg ci-devant holsteinoise, qui est exemptée de tout droit de transit sur le territoire du Holstein et du Lauenbourg jusqu'à Lubeck, prend un droit double sur les marchandises qui vont d'Altona par la voie de Hbg jusqu'à la ~~holstein~~ partie orientale du Holstein et de Lauenbourg! C'est ainsi que nos voisins nous montrent de la reconnaissance." Ensuite on propose, comme premières conditions pour ~~chaque~~ toute amélioration de la route entre Hambg et Lubeck: "1° Un droit de transit égal ou point sur le territoire de Hambourg et de Lubeck pour les holsteinois et dans tout le Holstein. 2° l'annulation de l'accise pour tous les produits du Holstein envoyés à Hambourg et à Lubeck. 3° l'annulation des droits de fermeture de portes (Portsperringspenge) à Hambourg et Lubeck pour tous les holsteinois, ou du moins une diminution du tarif de ces droits fixés pour quelques endroits du Holstein. Lorsqu'on aurait satisfait à ces conditions, il pourrait peut être avoir question de la concession d'un chemin de fer de Hambourg à Lubeck. Le péage du Holstein n'est aucunement suivant des rapports naturels aussi dépendant des deux villes anséatiques ~~comme~~ que celles ~~ci~~ le sont du Holstein. Par quels motifs serait il donc alors satisfait ~~se contenterait il alors~~ de ce ~~qu'il obtiendrait pour~~ que les concessions qu'il leur accorde ~~et~~ sont ~~seraient~~ n'obtiennent pour ~~récompensation~~ que des restrictions (de leur part ~~qu'il aurait~~ d'~~elles~~. –

Extrait du Dag. 12 Janv. 1836 N.º 10

On dit que le G.t a reçu de deux compagnies anglaises, dont l'un a à la tête le fameux Vignoles, des plans pour l'établissement d'un chemin de fer entre Neustadt et Altona, dont on évalue les dépenses à 5 à 600,000 £, et qui pourra être terminé en trois ans, à partir du commencement des travaux. Les intéressés ont offert de l'exécuter à leurs propres frais, si le G.t leur assure un intérêt annuel de 5 p% sur le Capital, de manière que si une année ne rapporte pas in autant plus pour payer ces intérêts, la caisse du roi devra ajouter ce qui manquera, mais aussi en récompensation, lorsqu'une année rapportera plus de ces 5 p %, cette caisse devra recevoir le supplément qu'elle aurait donné dans une année rapportant moins. D'ailleurs toutes les marchandises soumises au transit, qui seront transportées sur le chemin de fer par la voie de Neustadt, devront payer 1 p% de droit de transit, et après un certain nombre d'années, qui n'est pas encore déterminé, le chemin avec tous ses revenus appartiendra au G.t A l'occasion de ces plans S.M. a établi une Commission, qui doit vérifier la proposition, et a nommé comme membres: le ministre des finances, le C.te Molthe, le député de Chancellerie, le Comte Reventlow Criminil, le conseiller de conférence Holten, et les membres de la Chambre générale des douanes Garlieb et Rathgen. En général il paraît que les Collèges ont beaucoup approuvé cette proposition.

Extrait du même

On s'occupe dans le Lauenbourg, pour la communication avec les Chaussées de Mecklenbourg de Schwerin à Gadebusch, de l'établissement d'une route artificielle depuis la frontière de Mecklenbourg par Ratzeburg et Mölln, qui, près Schwarzenbeck, doit se réunir avec la grande Chaussée de Berlin et Hambourg. La portion de la dernière route d'environ 6 milles de long, qui traverse le duché de Lauenbourg, sera chaussée au Commencement du printemps, ainsi que la route de Lubeck par Oldesloe jusqu'à Altona.

Extrait du même 14 Janvier N.º 12

Relativement à l'annonce dans le N.º 11 de cette feuille concernant l'établissement d'un chemin de fer entre Neustadt et Altona, nous avons reçu la rectification que ce n'est pas Son excellence le ministre des finances C.te Molthe, mais le Chambellan Charles Comte de Moltke de Nütschau, député de finances et du trésor, qui est membre de la Commission qui a été établie à ce sujet.-

Extrait du "Dag"

19 Janvier 1836

N: 16

Le Chemin de Fer de Hambourg à Neustadt projetté par le Schleswig-Holsteine.

(5)

En considération des améliorations de routes (qui sont effectuées déjà en partie) dans les pays voisins, pour ~~et~~ ~~[illegible]~~ en celles qu'on a ouvre ~~[illegible]~~ les travaux qui ~~[illegible]~~ pour rendre sur tout la communication plus facile, ~~en partie déjà [illegible] en partie encore~~, avec Hambourg, (afsætningsstedet) lieu d'entrepôt pour le Schleswig, Holsteine et le Jutland, on doit voir avec plaisir avec combien d'intérêt on a accueilli la proposition de l'établissement d'une chaussée de Kolding, le long de la grande route ~~[illegible]~~ qui a existé jusqu'à présent à travers les duchés, jusqu'à Hambourg; ~~[illegible]~~ Ce première personne qui a fait mention de ce projet ~~[illegible]~~, a droit à notre reconnaissance, aussi bien que celles qui ont témoigné beaucoup d'intérêt pour sa réussite ~~[illegible]~~. Ils ont par là dirigé l'attention sur le besoin d'une route améliorée dans notre pays jusqu'à la principale ville commerciale ~~[illegible]~~ de l'Allemagne septentrionale, et notre reconnaissance ne sera pas diminuée, ~~[illegible]~~ même ~~[illegible]~~ en demandant, si une chaussée amènera au but dans le moment actuel ~~[illegible]~~, puisqu'on s'est déjà complètement convaincu que les routes de pierres seront dans peu d'années ~~devroit~~ tout à fait remplacées par ~~mises de côté à l'établissement~~ des chemins de fer. Cette circonstance exige ~~demande~~ d'autant plus de réflection, ~~puisque~~ qu'on a dernièrement proposé ~~[illegible]~~ l'établissement d'un chemin de fer de Neustadt à Hambourg, ce qui fait supposer que le gouvernement accueillera cette proposition. Le premier chemin de fer sur la frontière de notre pays facilitera ~~[illegible]~~

~~à~~ (beaucoup) l'entrée des produits de la Baltique à Hambourg,

fera baisser ~~r~~ les prix de Hambourg, et toute la presqu'île qui est formée par les duchés et le Jutland ne pourra

au contraire jamais, ~~si~~ lors même qu'elle serait en possession d'une Chaussée, livrer (a Hambourg) ses produits à aussi bas prix. ~~aussi bon marché qu'à Hambourg~~. Ajouter à cela, qu'une branche de gain principale pour les habitans du marsk sur la côte occidentale consiste en l'emploi qu'ils font de leur pays pour les pâturages aux bestiaux à engraisser, mais que cette seule préférence aux habitans des Geest, pourrai je presque dire, déjà dans la partie septentrionale du Holstein, comme dans tout le marsk du Schleswig, ~~est~~ diminue beaucoup par suite du plus grand éloignement de Hambourg, qu'une comparaison du revenu du marsk méridional avec les pays septentrionaux montre évidemment. Les bestiaux seront aussi, comme jusqu'à présent, transportés sur des chemins de sable et de gravier et par suite d'un voyage de plusieurs jours ils perdront considérablement dans la valeur, tandis qu'au contraire sur un chemin de fer on pourrait les transporter avec beaucoup plus de célérité et sans la moindre diminution de la valeur. Enfin il faut ajouter à cela la position du Jutland, dont la terre la plus part du tems vaut bien la meilleure terre des duchés, mais qu'on ne peut pas

employer à une aussi grande étendue, précisément parceque l'exportation emportée partout emportée par mer est très difficile et amène beaucoup de frais pourquoi il ne paye pas également la peine de cultiver la terre avec les mêmes soins que dans les duchés. Quels avantages n'aurait pas, à l'égd du pays de milieu, ce pays si fructueux (fruchtbare) si la distance actuelle depuis la frontière meridionale jusqu'à Hambourg d'environ 25 milles pourrait presq. disparaître, et le Hambourg être avancé jusqu'à la distance, qu'a le Hadersleb?

En dirigeant au contraire notre attention sur le pays entre Hambourg et Neustadt, nous voyons clairement toutes les grandes difficultés qu'un terrain excessivement ujeont si la plus grande longueur de l'établissement oppose à un chemin de fer. Ces difficultés font présumer que ce chemin, quoiqu'il n'aura que douze milles de long, coutera néanmoins une somme de 500,000 £ ou environ 2,800,000 Rdlr. Mais si nous considerons maintenant le milieu des duchés, qui, formant presque un terrain horizontal, ne peut être desiré plus favorable pour l'établissemt. d'un Chemin de fer, il est évident que pour ces 2,800,000 rd. on peut établir ici un chemin de fer ayant une longueur des 2/3 de plus.

Il s'élève donc une question, Il n'est pas plus

plus prudent, au lieu d'un chemin de fer jusqu'à Neustadt et d'une chaussée jusqu'à Kolding, d'en faire un de Hambourg à la frontière de Jutland sur le milieu du Holstein et du Schleswig, où les ruisseaux et fleuves qui vont vers l'ouest et l'Est ont leurs sources, et qu'il ne faut par conséquent pas, à l'exception de l'Eider qui est navigable et où il faut l'établissement d'un bateau, aucun établissement de ponts considérable. Un tel chemin devrait d'abord aller de Hambourg à Bramstedt et depuis cet dernier endroit jusqu'à l'Eider devant Rendsbourg. La longueur jusqu'à l'Eider est de 12 milles. Les navires venant de la Baltique pourront en 10 à 12 heures parvenir au point du chemin de fer, et leurs cargaisons pourront ensuite être transportées jusqu'à Hambourg en 3 heures. De cette manière on pourrait déjà pourvoir à une communication complète avec la Balt. à même moins de lenteur que par Neustadt, tandis qu'en même temps sans une dépense plus considérable on ferait un chemin pour la communication intérieure par le milieu du Holstein qui, en considération de la facilité du transport, on pourrait considérer comme un canal, mais qu'on doit préférer au dernier, à cause de la célérité et la possibilité d'un emploi presque ininterrompu pendant toutes les saisons.

Ensuite le chemin irait, en une longueur de

8 milles plus en direction nord par Sorgen près Tetenhusen et par Kropp jusque près de la colline de Dannevirke, en une distance d'½ mille de Schleswig, d'ici ~~[illegible]~~ dans le Stetten jusqu'à l'auberge de Hundewetter et le Skrøphuus près Flensbourg, et delà il faudrait le diriger sur un chemin de côté d'½ mille jusqu'à Flensbourg. Cette ville, dont le port répond complètement à toutes les prétentions, serait de cette manière le second point de communication avec la baltique pour les navires qui ne pourront ou qui ne voudront pas se servir du Canal du Schleswig-Holstein. Flensbourg deviendrait d'ailleurs le Stabelplads pour tous les produits des iles danoises, qui delà pourront être transportés jusqu'à Hambourg dans l'espace de 5, au plus 6 heures, et c'est par ces motifs que ce chemin de côté est absolument nécessaire.

Et enfin le Chemin général devrait en une longueur de 12 milles être dirigé delà le plus près des hauteurs d'Appenrade, comme aussi ensuite près les hauteurs de Haderslev en direction nord jusqu'à la frontière de Jutland; Il faudrait aussi avoir en vue qu'on pourrait plus tard donner au chemin une prolongation jusque dans le Jutland à Wiborg ou plutôt jusqu'au golfe méridional du Limfjord.

Dans la supposition que ce ne soit que la route (Veifladen) dont on fera un chemin double, mais qu'au contraire l'établissement ne fut d'abord qu'un simple Skinnevei avec des Undvigelsespladser, on peut calculer ainsi les frais pour chaque mille :

a -- pour achat de terrain et dédommagement		5.000 R
b -- pour égaliser la terre		30,000 -
c -- pour ponts et conduits d'eau		15,000 -
d -- pour un Skinnevei avec Undvigelsesplads ,		
for valsede Skinner og Fodstykker	40,320 R	
for Steenblokke v.a	26,670 -	
pour accidens imprévus	7,010 -	74,000 -
e -- pour logemens de 4 gardiens de chemin, et Indretninger til Krydspassager		3,600 -
ensemble		127,600 R

par conséquent A, de Hambourg à l'Eider 12 milles à 127,600 R .... 1,531,000 R

f -- à chaque 2 mille une porte et un magasin	60,000 -
g -- 4 voiture à vapeur à 5,000 R	20,000 -
h -- 60 voiture de chemin pour toutes sortes d'emploi ..	24,000 -
ensemble ..	1,635,000 R

B. de L'Eider à Flensbourg 8½ milles à 127,600	1,084,600 R
f -- portes et magasins	40,000 -
g -- 2 voitures à vapeur	10,000 -
h -- 40 id de chemin	16,000 -
ensemble ..	1,150,600 R

C. depuis le grand chemin près Flensbourg jusqu'à la frontière de Jutland 11 milles	1,403,600 R
f -- pour portes et magasins	60,000 -
g -- " 2 voitures à vapeur	10,000 -
h -- " 40 id de chemin	16,000 -
ensemble	1,489,600 R

Par conséquent

Par conséquent le chemin de Hambourg à Flensbourg coutera : . . . . A .... 1, 635,000 R
B .... 1, 150,600 -
ensemble ... 2, 785,600 R

et de Hambourg à Jutland - - . . . . . C .. 1, 489,600 -
en tout .. 4, 275, 200 R

On voit d'après ce Calcul que les frais pour le chemin de fer jusqu'à Flensbourg ne font pas une somme plus grande que ceux qu'on a portés en aperçu pour le Chemin de fer jusqu'à Neustadt, comme non moindres, les avantages beaucoup plus considérables qu'on pourrait avoir pour cette somme sur le chemin jusqu'à Flensbourg, puisque au contraire le Chemin jusqu'à Neustadt n'amenera que du ~~fer~~ dommage pour la presqu'île en général et pour le Canal du Schleswig-holstein en particulier.

Mais si nous prenons maintenant en Considération tout l'établissement jusqu'en Jutland et si nous calculons, comme nous l'avons fait en ce qui concerne la chaussée projettée, 3½ p % d'intérêts, nous aurons probablement une dépense annuelle de 149, 639 Rdlr; Mais le Sd rattrappera cependant une grande partie de somme en ce qu'on ne pourrait pas faire la contrebande sur ce chemin de fer, et que le commerçant doit donner la préférence à ce chemin à cause du transport beaucoup plus facile et moins couteux. Il est assez généralement connu, il est vrai, d'établir des contrôles de

douane, qui repondraient àpeuprès aubut. Les frontières étendues de notrepays, enproportion de lapetite étendue carrée, rendent untel Établissement presque impossible, etquels avantages ne présenterait pas une communication qui rendrait tout autres chemins deHambourg parterre etparmer superflus? Il ~~en~~résultera de l'établissement de ce chemin defer que l'éloignement ~~des villes~~ de Hambourg de Rendsbourg, Schleswig, Flensbourg, apenrade, Haderslev et enpartie deKolding disparaitra presque..

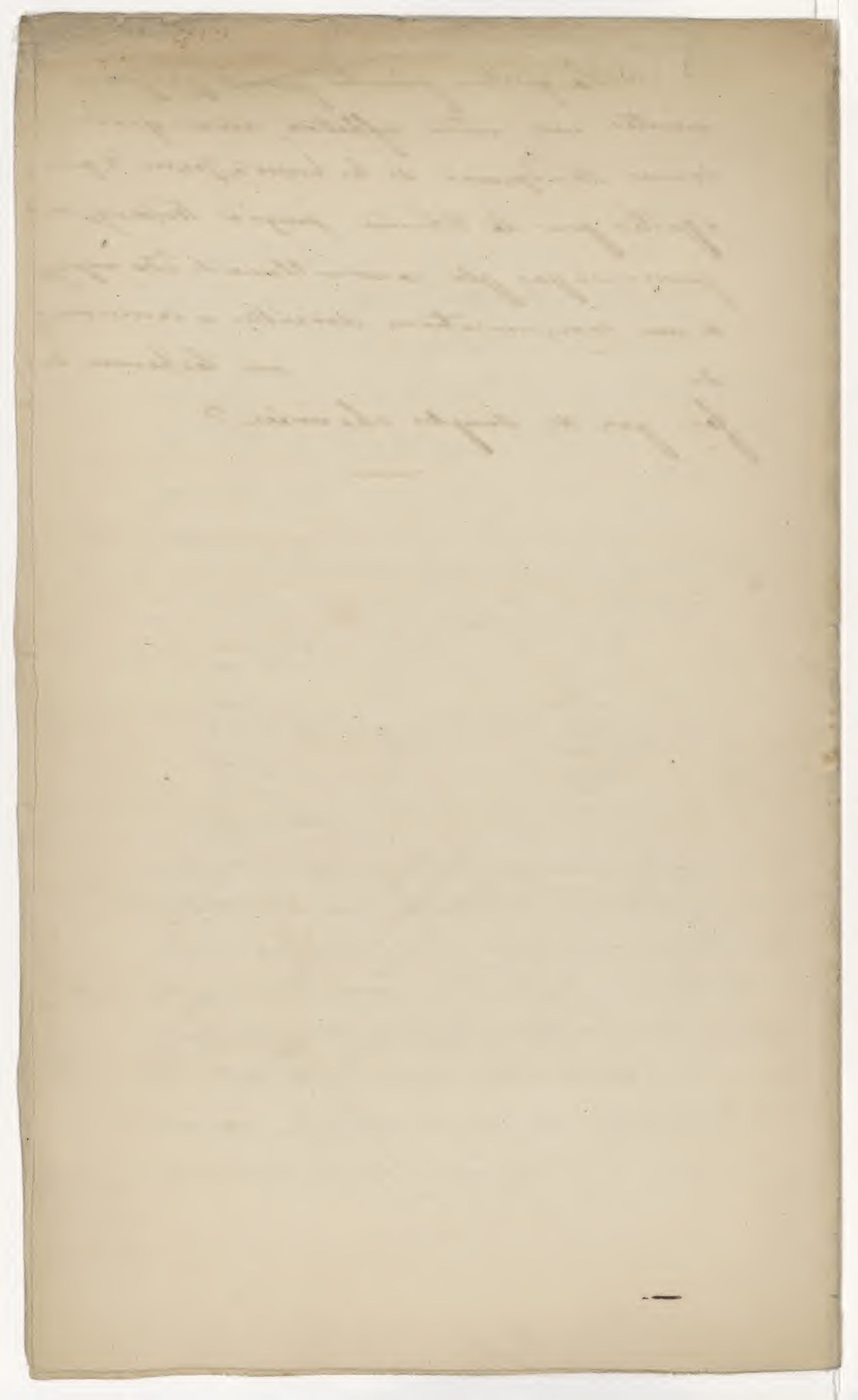
Il enrésultera l'avantage quel'éloignement du chemin des villes ciaprès ne serait que:

de Gluckstadt	5 milles	de Ribe	7 milles
" Itzehoe	3½ –	" Segeberg	3½ –
" Heide	5½ –	" Ploen	5 –
" Frederikstad	4½ –	" Kiel	5 –
" Husum	3¾ –	" Eckernförde	3¼ –
" Tondern	5 –	" Cappeln	3½ –
" Lygumkloster	4½ –	" Sonderborg	4½ –

etenfin le grand profit pourtout lepays d'Est d'Ouest etdunord, seulement de calculer quelques heures et peude frais deplus pour le transport des produits jusqu'à Hambourg que sur ~~la chemin~~ voie la plus proche jusqu'au chemin de fer, et d'être toujours enétat decette manière de tirer son avantage complet des (Conjonctures) concurrences à Hambourg.

La question présentée paraît propre à mériter une mûre reflexion, ainsi que de donner son opinion si les 600,000 à 700,000 R, qu'on a portés pour la Chaussée jusqu'à Kolding, ne pourraient pas plus convenablement être employés à une communication des villes ci dessus nommées de avec le chemin de fer par de simples chaussées

145



146

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 25 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

CHEVr L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

Commerce de l'Angleterre par le Sund

148

150

Mon cher Monsieur & Collègue,

Il m'a été impossible de répondre plutôt à Votre note d'hier, ayant à expédier mes rapports & les Tableaux de la navigation au Gouvernement. Je vous renvois Vos Tableaux avec les observations necessaires. Selon mes calculations le terme moyen de l'équipage pour les navires anglois doit être de 8 @ 8½ hommes p^r navire inclus le Capitaine; mais cette année-ci, beaucoup de navires au dessus de 200 tonneaux ayant été employé au Commerce de la Baltique on doit prendre 9 hommes pour

pour bonne moyen. Il y a peu de
différence entre la Taulada d'Espagne
et le tonneau françois ; ~~[illegible]~~ chacun
est de 2000 ℔. Agreez mon assurance
d'un respect toujours. Votre très —
dévoué

Francis C. De Gray

ce 28 Janv 1832.

Valeur Approximative du Commerce de l'Angleterre avec la Baltique pendant l'année 1830.

Nombre des Navires	Exportation	Valeur en Francs	Nombre des Navires	Importation	Valeur en Francs
	Par Navires Anglais			Par Navires Anglais	
401	Charbon, du port de 200 T[x] estimés à f. 5,000 chaque	2,005,000	532	Bois, du port de 200 T. estimés à f. 15,000. chaque	7,980,000
128	Sel . . . id . . 6,000 id.	768,000	656	Grains . . id . . . 30,000 . . id.	19,680,000
250	Marchandises diverses id . . . 250,000 : id.	62,500,000	780	Marchandises diverses id . . . 80,000 . . id.	62,400,000
	Par Navires Etrangers			Par Navires Etrangers	
163	Charbon . . . id . . . . id . . . id.	815,000	219	Bois . . . id . . . id . . . id	3,285,000
193	Sel . . . . id . . . . id — id.	1,158,000	626	Grains . . . id . . . id . . . id.	18,780,000
146	Marchandises diverses id . . . 200,000 . . . id	29,200,000	119	Marchandises diverses id . . . id . . . id	9,520,000
1,281	Total . . .	96,446,000	2,932	Total . . .	121,645,000

Commerce de l'Angleterre avec la Baltique pendant l'année 1839

	Par Navires Anglais								Par Navires étrangers							
	Exportation				Importation				Exportation				Importation			
	Charbon	Sel	Marchandises diverses.	Total	Bois	Grains	Marchandises diverses	Total	Charbon	Sel	Marchandises diverses.	Total	Bois	Grains	Marchandises diverses	Total
	401	128	250	779	532	656	780	1,968	163	193	146	502	219	626	119	964
Navires en Lest				1,213				1				517				1
Total général				1,992				1,969				1,019				965

Récapitulation

Exportation et Importation par Navires	anglais	2,747	
id. id. id.	Etrangers	1,466	4,213
Navires en Lest	Anglais	1,214	
id	Etrangers	518	1,732
Total général			5,945

Le last de Stettin grains 72 Scheffel de Berlin

Le last de commerce Dantzig Koenigsberg &c — 56 Scheffel 1/2

Le last de Dannemark de grains est de 22 tonneaux 1/2 environ 57 Scheffel

Les droits sont comptés d'après le poids ou les mesures mentionnés dans les papiers de chargement. Il n'y a lieu à changement que quand la dénomination des Poids & mesures mentionnés dans les papiers ne sont point les mêmes que celles du tarif; dans ce cas la réduction ou calcul des droits se fait suivant les dénominations conformes au tarif, qui sont d'accord avec l'endroit d'où les marchandises ont été embarquées.

On déduit la tare de March. quelconques portée sur les papiers de chargement,

Si aucune tare n'est portée, on accorde 5 p. cent pour les march. en sacs, Paquets, enveloppes et Balles et autres semblables, et 10 p. cent pour les march. en caisses, tonneaux, Corbeilles & autres semblables.

On paye 1/2 p% de la valeur sur Les marchandises (Kjöbmandskabs) qu'on appelle diverses c.a.d. — les marchandises qui ne sont point portées dans ce tarif, ainsi que sur les marchandises, qui ne sont point désignées de manière à ce que le droit porté, en puisse être calculé.

La valeur des march. mentionnées dans le précédent est fixée d'après les prix portés dans les papiers de Chargement; mais quand les prix ne sont pas indiqués ou quand ils ne sont pas d'une juste la douane les établit d'après la valeur qu'elle juge convenable sur les prix courants.

Lorsque la valeur n'est point mentionnée au dos du document Anglais, que l'on nomme Coquet

ou quittance

on n'a seulement égard à la valeur portée sur le devant du Document comme Reçu pour fixer les droits —

Lorsque des navires Prussiens prennent des march. dans un port non situé en Prusse, et les portent dans un lieu non privilegié, on paye 1 ¼ % des march. citées dans le § 7.

Dans le même cas on paye pour des vins Espagnols & portugais par tonneau 4 Rigsbdr; pour 1 Pipe 2 Rbdr; pour 1 Oxh. 1 Rbd; pour 1 Ahme 32 Styv. & pour 1 anker 8 Styver.

Lorsqu'une cargaison est prise dans un port étranger, pour compte étranger et portée dans un lieu soumis au Droit de Rosenobel, on paye 1 Rosenobel p.r la cargaison ou ¼ Rbd. 36 Styv.

Les cargaisons de harengs & de Sel en sont exemptes.

On accorde aux Cap.s, lorsqu'ils ne se rendent pas coupables de fraude, 4 % des droits du chargement comptés d'après le présent tarif.

Les droits de feu sont payés chaque fois qu'un navire passe le Sund ou le Belt. Ils sont de 2 Rigsdaler (1) par navires; et quand il en charge, 2 rigs. de plus en outre pour la cargaison. Le chargement est exempt quand il se compose de tuiles ou briques ou 6 Lasts de . . . Le Last . . . de marchandises liquides . . .

Lorsqu'on parle en Rigsdalers on entend en Especes

Le Rigsdaler employé est en 1 Species

(1) ou 2 Species

ou lorsque la cargaison . . .

2/

de 6 Sked et ~~[illegible]~~ +

detant de tonnes ~~qui se mesurent~~ ~~[illegible]~~
s'l dayer de marchandises qui se mesurent, et qui
sont portées pour chaque espèce en tonneaux dans le tarif ~~pour chaque espèce~~,
~~marchandises de tonnes~~. ~~pour~~ 8 chevaux
sont comptés comme un chargement entier

~~a~~ à l'expédition on paye en émolumens ~~droits~~ et
frais d'expédition:

a - au Sund

I Pour chaque expédition:
1. Pour le Directeur de la Douane ~~des droits~~ — ½ Rbd
2. Argent pour Passeport — 2 Rbd
Dans lequel sont ~~[illegible]~~ compris: Les ~~[illegible]~~
émolumens des ~~[illegible]~~ administrateurs et ~~[illegible]~~ des garde d'eau,
papier timbré &c.
3 aux 2 sous messagers — 12 Styv.
4 au vaisseau de garde — 6 Styv.

II Dans des cas extraordinaires:
1 a. à l'inspecteur — 1 Rbd
b. au patron de la chaloupe de
l'inspecteur — 6 Styv.
Les deux émolumens ne sont payés que
quand ~~[illegible]~~ le capitaine du navire n'est pas pourvu
d'un passeport de Douane, en règle qui prouve
que le navire ~~appartient à la Prusse~~
en prussien
2. au translateur:
a pour faire la ~~requête d'une~~ déclaration d'un
navire chargé — 24 Styv.
pour un lest ou chargé de
charbon de terre — 12 Styv.
b Quand on exige ~~demande~~ qu'il passe ~~doit faire~~ un
un calcul spécial de la cargaison pour établir
~~[illegible]~~ ce que
chaque chargeur a à payer pour sa part sur la somme ~~[illegible]~~
totale des droits ~~calculés~~, on paye:

Dans tout le tarif quand il est question de Rigsdaler ce sont des Specie

pour 1 à 4 Connaissemens — 32 Styv.
pour chaque conn.t en sus ~~[illegible]~~ p.r pièce — 8 Styv.
pour 1 à 6 Coquets — 32 Styv.
pour chaque coquet en sus ~~[illegible]~~ pièce — 5 Styv.
3 à l'Ecrivain du passeport, quand le Cap.e exige que son passeport lui soit rendu on paye pour la copie — 8 Styv.
4 ~~Aumone~~ Argent extraordinaire pour les pauvres 1 Rbd
ou le dernier ~~[illegible]~~ se paye:
a Lorsque le capitaine demande à être expédié hors du tems d'expedition, qui est designé §17.
b. Lorsqu'on demande l'Expedition, d'un navire venu du nord avant qu'il ait passé la ligne de demarcation du Sund, lorsqui voyez ~~[illegible]~~ ~~dont~~ §15.
c. Lorsque les documens sont envoyés à Elseneur pour être expediés, avant l'arrivée du Navire de ~~Sud~~ la Baltique
d. Lorsque le Cap.e part sans emporter son passeport du Sund.
e et finalement Lorsque les papiers sont apportés à terre par d'autres personnes que le Cap.e, le ~~[illegible]~~, le second, ou les negociants voyageurs ou propriétaire eux mêmes.

B. au Belts

1 à l'inspecteur, Caissier, et ~~[illegible]~~ papier timbré (2 Rbd. 16 [illegible]
2 ~~Aumone~~ Argent extraord. aux pauvres, lorsque le Capitaine demande à être expédié, hors le tems d'expédition, dans le petit Belt — 1 Rbd
3 aux Vaisseau de garde — 6 Styv.

§14 Le calcul des Droits, du Rosenobel, droits de feu, emolumens d'expedition ~~inscription~~, a lieu en Espèces qui d'après un change adopté un peu ~~[illegible]~~ se payent avec 2 Rbd papier un Rixdaler espèce ...
pour chaque ... Rixdaler Espèce, ...

3/

~~pour chaque espèce~~ Un Rbd. espèce
~~et de vice versa 4 3 Styver~~

Chaque ~~navire~~ est obligé d'acquitter les
droits fixés quand pendant son ~~dans~~ voyage il passe
la soi-disant ligne de douane ~~laquelle est~~
~~la ligne des droits~~, ~~qui~~ dans le Sund ~~est entre~~
la ligne ~~qui~~ entre la baterie de pavillon
de Cronbourg et la pointe Nord d'Helsingborg
dans le grand Belt la ligne entre ~~Sprog~~
Halskov en Seeland ~~et~~ Knudshoved en
~~Fionie et la ville~~ [illegible] Fionie, dans le petit Belt, la ligne entre Strib
~~à Fredericia~~ en Fionie et le vieux pont de batelier près
de Fredericia.

~~Des~~ Les réglements ordinaires mentionnés ~~cités ci-dessus~~ dans le § passé
précédent, ~~ont excepté cependant~~ souffrent pourtant les exceptions suivantes:

a) Des navires, qui, par des tempêtes ~~et~~ [illegible]
forcés ~~et~~ mauvais tems sont ~~obligés~~ d'entrer en
dans la Rade, ~~qui peuvent sont~~ obligés de partir
sans décharger ou charger, sont ~~des~~ exempts
de ~~toutes expédition~~ tous droits.

b.) Des Navires, qui arrive pour chercher
un Convoi ou pour recevoir des ordres et adresses,
sans décharger ou charger, ne sont pas sujets aux droits
du Sund mais ~~sont libres de droits mais~~
on payes seulement les droits de feu et dépenses d'exp.

~~Au~~ Il est ordonné à la douane, aussi bien
au Sund qu'aux Belts d'expédier les navires
~~arrivés~~ qui arrivent sans ~~prendre~~ égard aux
heures du jour, mais l'expédition ~~de la douane~~ [illegible]
hebdomadaire s'étend sur tous les jours ouvriers
~~commence tous les dimanches~~ (: vendredi matin
jusqu'à 2½ excepté.) entre Pâques ~~depuis~~ de
~~et~~ St Michel de 8 heures
à 11 heures de avant midi, et de 2½ à 7 après
midi, de même entre la St. Michel & Pâques
de 9 à 11 l'avant midi, de 2½ à 5 après midi,

Cependant les Capᵉˢ peuvent ~~délivrer~~ remettre plutôt leurs papiers une heure le matin & une demi heure l'après midi ~~avant~~ plutôt, et faire leur déclaration à la Douane pour ~~l'~~ leur expédition ~~qui en~~ devient suit.

Les Capᵉˢ ou autres personnes, qui descendent à terre à Elseneur ~~pour~~ pour acquitter les droits du Sund, sont obligés de se rendre ~~d. dans le tems de la Douane~~ immédiatement ~~à la~~ à la Douane dans le tems ou celle-ci est ouverte, sans ~~avoir~~ être auparavant ~~été~~ entré dans quelques maison.

Pour quiconque agît contrairement à ces Reglemens ou ~~fait~~ commet d'autre désordre, il lui est imposé:

1. Pour fausse déclaration de ~~chargement~~ la qualité ~~du~~ et quantité du chargement ~~aussi~~ de même que pour passer le Sund sans déclaration quelconque le cas de nécessité excepté, il payé outre les droits jusqu'au double montant des droits qu'il a cherché à frauder.

2. Quant aux navires destinés pr Copenhague, s'y rendant sans s'expédier au Sund et delà envoient les papiers pour l'expédition, on leur impose 5 Rbdʳ Argent.

Instruction — Pour ce qui concerne

Elseneur

demander les dépêches classées aux renseignemens généraux

Traités ~~du~~

11 Juillet 1670 entre l'Angleterre et le Danemark

1701 entre la Hollande et le Danemark

1742 — France Idem

accordant certains privilèges ~~consistant~~ ~~dans les~~ et prérogatives au passage du Sund, consistant dans l'exemption de visite des navires, un délai de 3 mois, moyennant caution à Elseneur pour payer les droits de la Douane sur les cargaisons, et enfin la fixation à 1 p% pour tous les articles qui ne sont pas portés nominativement dans le tarif.

158

?
5

2-70
2-70
5-40

30 eau de prune
3 f.70
11100

500 | 48
20 | 10 1/2

1-12
90
- 22

80/0c

2 40
80
1-60

Prix courant du havre — sans les droits
— hambourg —

536
536 : 238 : 1-38   77½
238
238
24   119
12 -   59
2 -   10
426 -
48 -
3,408
17,04
20,448 | 536
4368   38 -

5
60
Tonka Ongelm à

... Konsul

... Jutting.

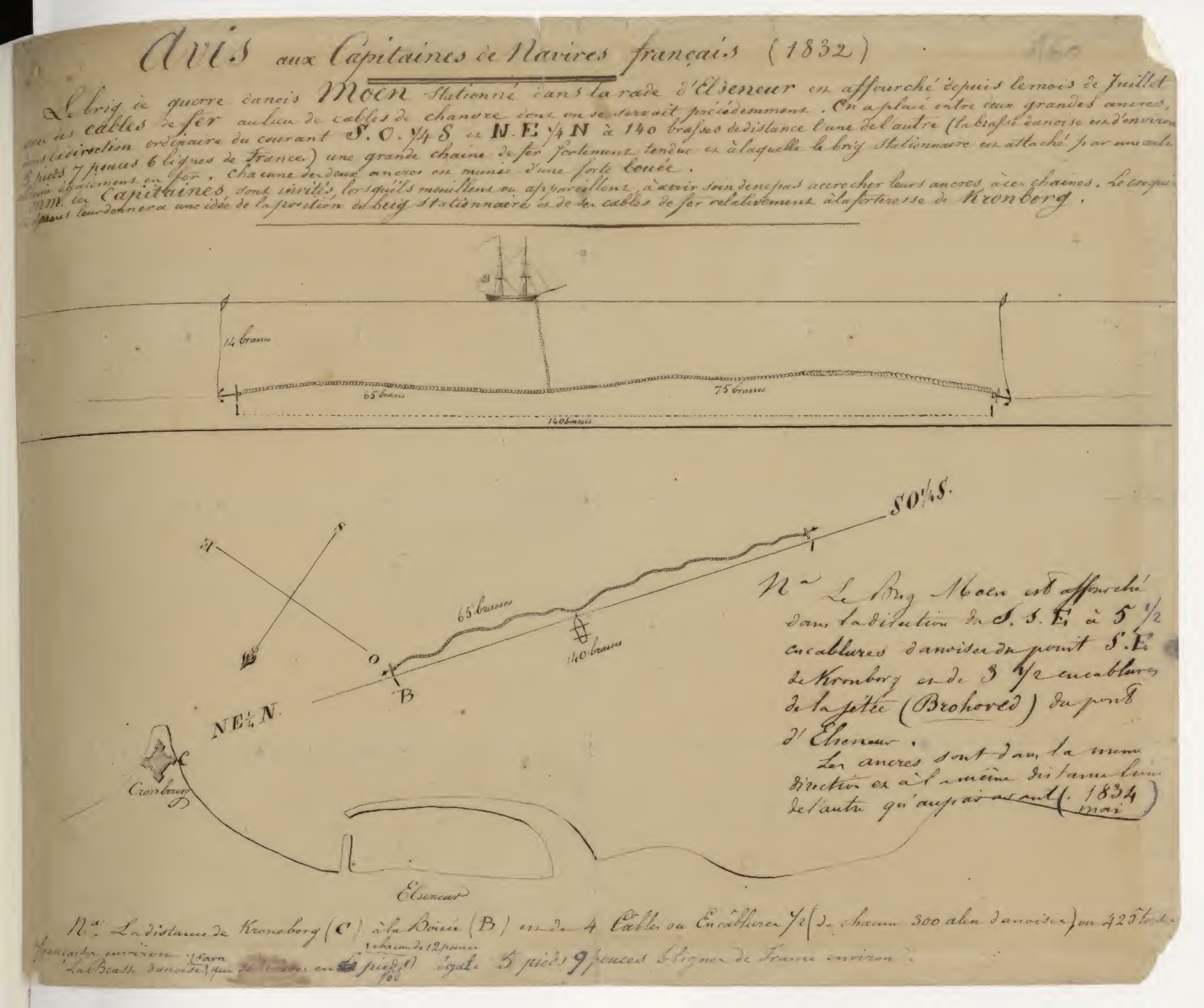
... Kjøbenhavn

Helsingoer.

Avis aux Capitaines de Navires français (1832)

Le brig de guerre danois **Moen** stationné dans la rade d'**Elseneur** est affourché depuis le mois de Juillet avec des **cables de fer** au lieu de cables de chanvre dont on se servait précédemment. On a placé entre deux grandes ancres, dans la direction ordinaire du courant **S.O.¼S** et **N.E.¼N** à 140 brasses de distance l'une de l'autre (la brasse danoise est d'environ 5 pieds 7 pouces 6 lignes de France.) une grande chaine de fer fortement tendue et à laquelle le brig stationnaire est attaché par une autre chaine également en fer. Chacune des deux ancres est munie d'une forte bouée.

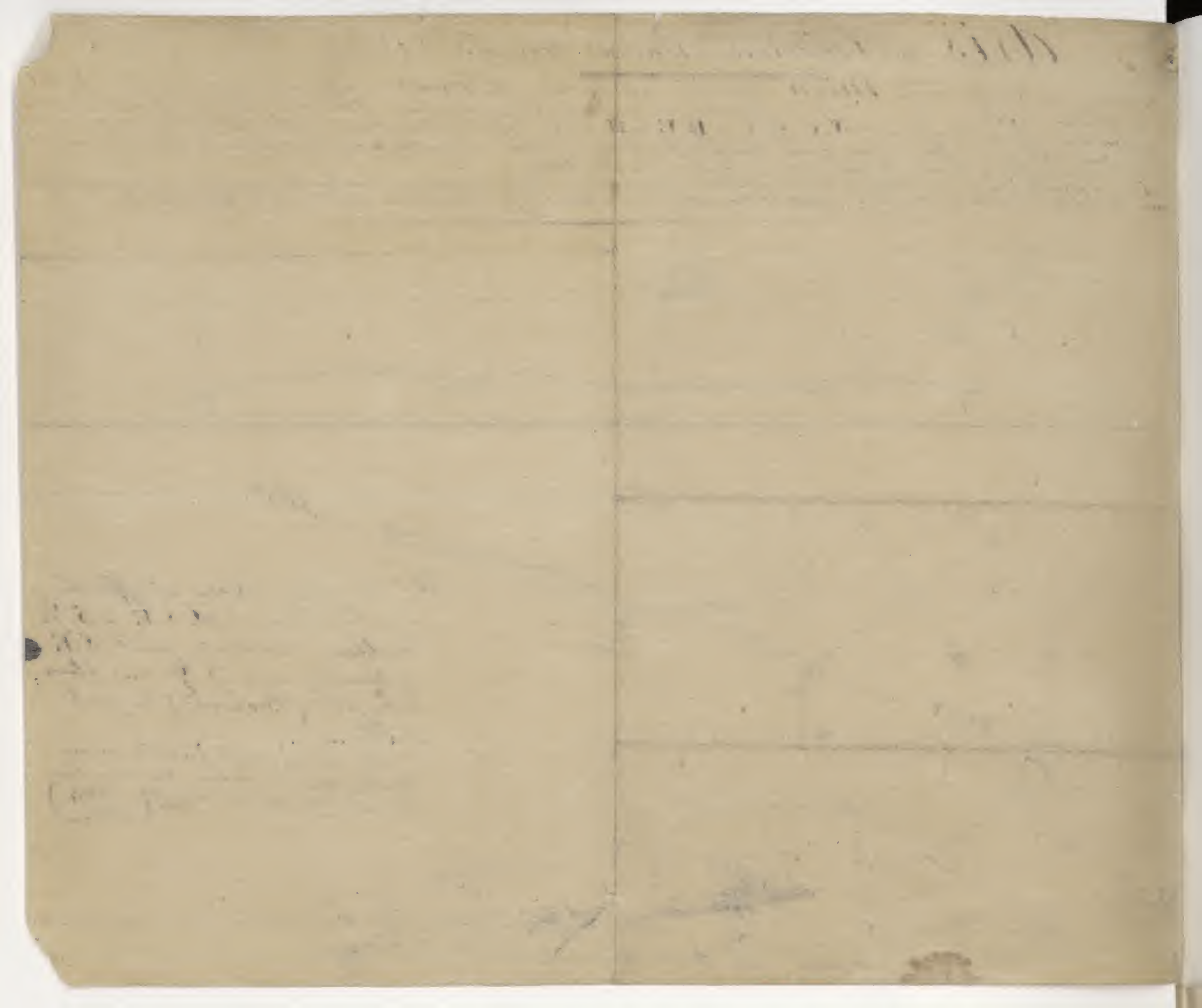
MM. les **Capitaines**, sont invités, lorsqu'ils mouillent ou appareillent, à avoir soin de ne pas accrocher leurs ancres à ces chaines. Le croquis ci-dessous leur donnera une idée de la position du brig stationnaire et de ses cables de fer relativement à la forteresse de **Kronborg**.



N.ª Le Brig Moen est affourché dans la direction du S.S.E. à 5 ½ encablures danoises du point S.E. de Kronborg et de 3 ½ encablures de la jetée (**Brohoved**) du port d'Elseneur.

Les ancres sont dans la même direction et à la même distance l'une de l'autre qu'auparavant. (1834 mai)

N.ª La distance de Kronoborg (C) à la Bouée (B) est de 4 Câbles ou Encâblures ½ (de chacun 300 alen danoises) ou 425 toises françaises environ. (La brasse danoise, qui se divise en 6 pieds (chacun de 12 pouces) égale 5 pieds 9 pouces 5 lignes de France environ.)



121

Le vaisseau au fanal placé près du Trindelen, près Læssøe, ...
a été cassé dans un ouragan du 29 9bre
et a failli périr sur l'Île même de
Læssøe et il a été forcé de se réfugier
dans le port de Frederikshavn.
Il ne le reprendra à la station
qu'au printemps prochain.
Avis en a été donné aux armateurs
et expéditeurs.

161 bis

3 - 30 - 66 - 46 - 69
1 - 10 - 43 - 60 - 68
111 383 - 552 - 316 - 278

115	423	661	412	415
86	513	293	211	241
201	936	954	623	656

Les revenus du "Sund" entraient, toutes les dépenses aux salariés été déduites, dans la caisse "particulière" du Roi de Dannemarc. De 1706 jusqu'à 1709 incl. cette revenue n'était guerre 70000 Rigsdaler en terme moyen; durant la guerre elle s'est accrue, et fut en terme moyen 100000 Rgds. quoiqu'il y ait une grande difference entre les provenues des differentes années; ainsi elle était en 1713 plus de 133000 Rd. et en 1714 125000 Rds. tandis que cette ~~droite~~ ~~person~~ revenue ne se montait en 1716 qu'au delà de 75000 Rd. & en 1717 à 65000 Rd. De 1721 jusqu'à la mort de Frederic IV en 1730 il entrait dans la caisse particulière du Roi 1,700,000 Rg provenant de cette ressource, donc par année 170,000 Rds. Les revenues sous Chrétien VI ont été specifiés par Mr. David, et se montent de 1731 jusqu'à 1746 à 3,191,394 Rgds. donc à 199462 Rg. par année savoir:

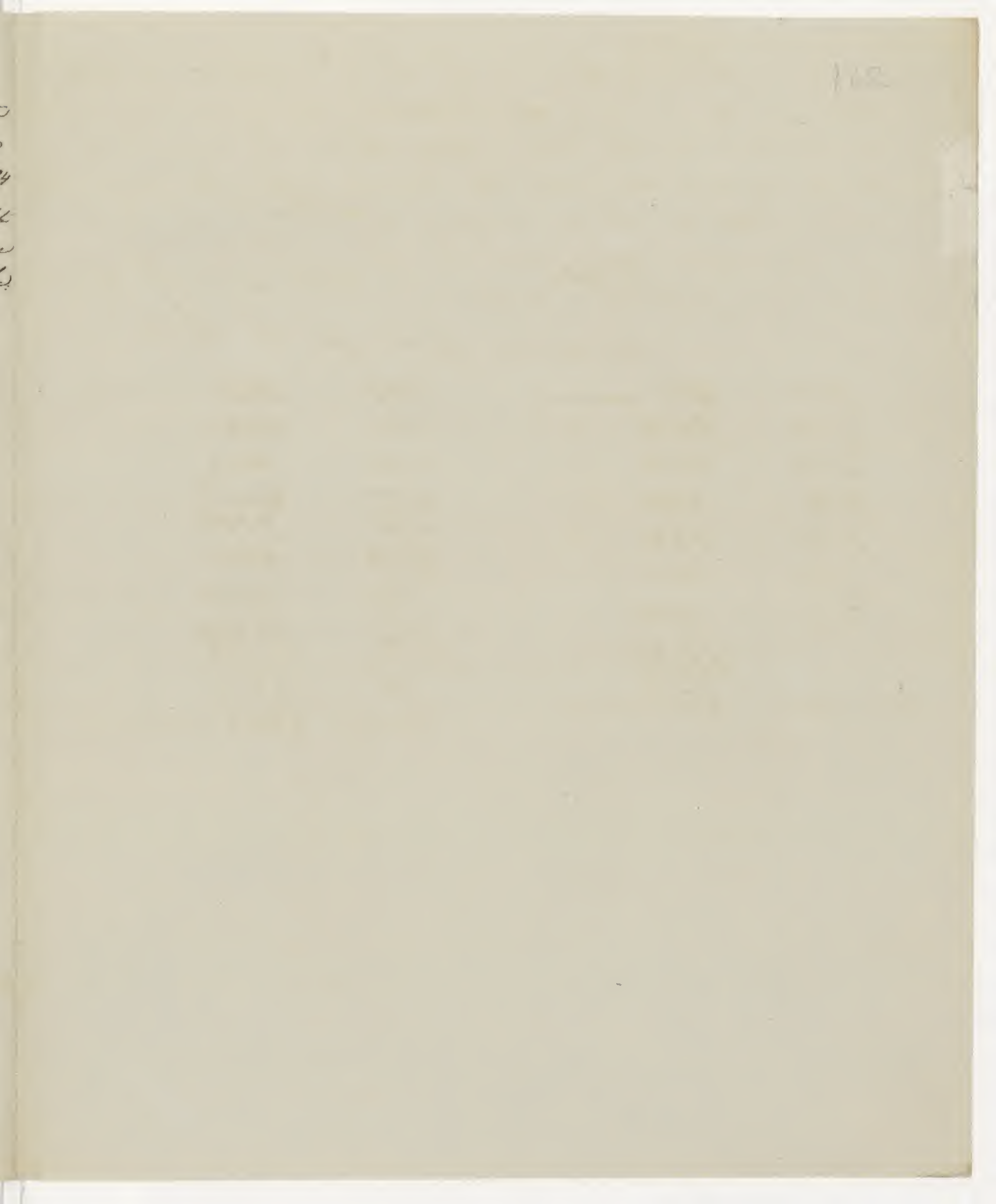
1731 ..	190460
1732 ..	163193.
1733 ..	181,711
1734 ..	169,845.
1735	195134
1736	157717.
1737	164750
1738	192638
1739.	214285.
1740	241810
1741.	229135
1742 ...	224603.
1743 ...	217123.
1744 ...	228717.
1745 ..	201601.
1746.	208672.

Courant 125r = 100 Species

Selon Mr. Nathanson le Sund importait de 1775 à 1783 en terme moyen 550000 rd. par année, mais cette évaluation semble être trop basse, les revenus de ce péage ayant été selon les données officielles depuis 1784 jusqu'à 1791 en terme moyen 1,100000 rd. et la quantité des vaisseaux passés par le Sund n'étant pas accrue dans une semblable proportion, ce que la liste suivante démontre.

Vaisseaux passés par le Sund.

1777	9053 vaisseaux	1784	10867 vaisseaux.
1778	8476 "	1785	10183 "
1779	8272 "	1786	9000 "
1780	8291 "	1787	9578 "
1781	8281 "	1788	9216 "
1782	8375 "	1789	8847 "
1783	11,233 "	1790	9732 "
		1791	12114 "
	61,981		79537
terme moyen	8854 vaisseaux	terme moyen	9,942 vaisseaux.



Mr. de St. Cricq
Président du Bureau de Commerce
& des colonies à Paris./

Elseneur le 30 Septembre 1824

(18)

Monsieur le Président!

J'ai reçu il y a déja quelque tems la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 17 Août dernier, voulant y répondre d'une manière bien positive et vous donner tous les renseignements que vous desirez, j'ai du demander à Copenhague diverses informations dont j'avais besoin; c'est ce qui a retardé un peu ma réponse. –

Je dois d'abord vous observer, Monsieur, que les droits du Sund se payent par toutes les nations sans exception, aucune compensation n'existe à l'égard de ces droits, dans ceux de port ni dans Douane – lorsque les navires ou les marchandises sont destinées pour les ports du Danemark. Il faut cependant en excepter le commerce particulier des Danois avec leurs colonies et celui de la compagnie des Indes orientales qui ne payent aucun droit du Sund. Les droits de douane à l'entrée et à la sortie étant une compensation.

Mais il y a aussi des nations privilégiées au Sund.

Ces nations sont le Danemark, la Suède, la France, l'Angleterre, la Hollande, la Russie, la Prusse, l'Espagne, le Portugal, Hambourg & Tunis, les navires de ces nations payent les droits du Sund d'après le tarif. –

Les autres nations savoir: les Américains, les Puissances de la Méditerranée (hors la

France et l'Espagne) le Hanovre, l'Oldembourg, Brême, Lubeck, le Mecklembourg, la Curlande quoique Russe, et toutes les autres nations non compris ci dessus payent 1/4 % de plus sur tous les droits de quelque port que les navires viennent.

Les nations privilegiées pour les droits de douane et de port en Danemark sont les mêmes que celles qui le sont au Sund, à l'exception de la Suède qui n'est privilegiée que pour le Sund. —

Les marchandises importées en Danemark par les navires des nations nonprivilegiées payent 50 % de plus de droits et non pas 40 %, en sorte qu'une barrique vin de France qui maintenant paye de droit 20 Rbd.s argent environ F.s 56 par batiment privilegié en paye 30 par navire nonprivilegié ou environ F.s 84.

Quant aux droits de port que vous desirez connaitre pour un navire de 200 Ton.x, voici un tableau que j'ai fait établir pour un bâtiment de cette portée. Il divisé en trois colones, savoir ceux venants des Indes orientales & occidentales de la mer du Nord, et de la mer Baltique. Je dois ajouter que les navires venant d'audelà du cap St Vincent payent comme ceux venant des Indes. Les droits de ceux de la pr.e colonne payent environ 1/3 de plus que ceux venant d'en deça du cap Finisterre et de la Baltique.

Les non privilegiées payent presque le double, cette énorme différence est sans contredit pour favoriser, la navigation des navires danois dans les mers — environnantes, et empecher que les Suedois, Lubeckois, Mecklembourgeois &c.a qui ont une navigation très active dans ces mers, n'établissent une concurrence avec les nationnaux.

Depuis le traité entre la Prusse et le Danemark en 1818 qui a mis la 1.re de ces puissances au nombre des privilegiées, on s'appercoit que les navires Prussiens surpassent ceux des Danois dans leurs relations entre les deux pays, d'environ un quart;

D'aprés les relevés que j'ai faits en 1817, 100 navires danois ont été employés dans le commerce de Copenhague avec les differents ports de la Prusse, tandis que dans cette même année, il n'y a eu que 48 navires Prussiens d'occupés à ce commerce.

Le même résultat auroit bientot lieu si les Suédois, Lubeckois, Mecklembourgeois &c.a étaient assimilés aux Danois dans les droits de port. Ces nations naviguent à beaucoup meilleur compte que les Danois; à cette même époque de 1817, les relations de navigation entre le Danemark et la Suéde étaient et sont toujours à l'avantage de la

dernière puissance. —

Tels sont Monsieur le President, les renseignements, qui m'ont paru remplir l'objet des demandes contenues dans votre lettre. Je desire qu'ils vous soient agréables. Mais dans le cas où vous auriez quelques autres informations à me demander, je vous prie de me les adresser, je me ferai toujours un devoir d'y satisfaire. —

J'ai l'honneur &c.

Copie

Monsieur le Chevalier,

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli les papiers que vous avez bien voulu me confier relativement à la demande de Mr. Larlham d'obtenir le droit de bourgeoisie à Elseneur en qualité d'agent de navire et je m'empresse de vous offrir à ce sujet les explications suivantes.

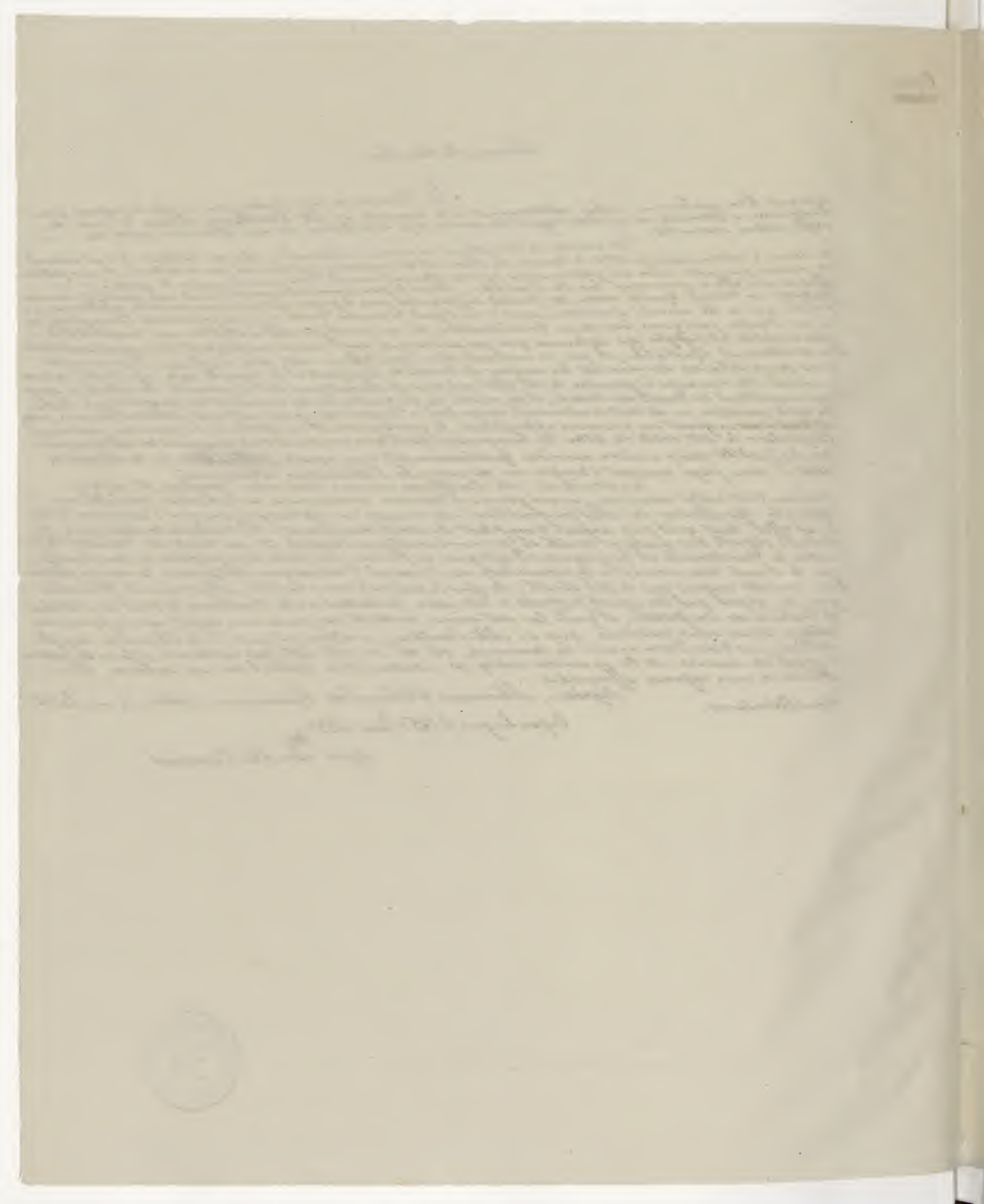
Cette qualité de bourgeoisie ne donne nullement à celui qui l'obtient, le droit exclusif de servir d'intermédiaire entre la douane du Sund et les vaisseaux qui passent par ce détroit, chaque patron de navire pouvant, selon son gré, arranger personnellement avec la Douane ou confier la gestion de ses affaires avec elle à quiconque bon lui semble. Mais le gouvernement ayant accordé aux agents de navire patentés un Crédit limité contre des suretés suffisantes pour le payement des sommes dûes à la Douane, Crédit qui a été accordé spontanément & ne dépend d'aucun traité avec les puissances étrangères, on a cru d'autre part devoir prendre en Considération s'il ne serait pas utile d'établir une Comptabilité plus complète et d'adopter des réglemens qui garantiraient aux navires employant des agents autorisés un traitement équitable, et qui, en mettant plus d'unité dans cette sorte d'affaires, fourniraient aux propriétaires des navires les moyens de Contrôler les agents et de s'assurer de la régularité de leurs procédés. Les mesures à prendre à cet effet ont principalement pour but de garantir les intérêts de ceux qui acquittent les droits du Sund, et de mettre les propriétaires des navires et des Cargaisons à l'abri de toute exaction ou de tout traitement irrégulier de la part des agents autorisés, établis à Elseneur, mais cette [illegible] exigeant un examen approfondi, le gouvernement a résolu de suspendre provisoiremt. l'expédition de cette sorte de lettre de bourgeoisie, tant que ne seront pas terminées les délibérations sur les facilités qu'on voudra accorder spontanément aux agents patentés et sur les obligations dont il sera jugé prudent d'exiger en revanche l'observation de leur part.

En attendant, Mr. Larlham, comme tout autre anglais, et même comme tout autre individu, pourra gérer à Elseneur sans aucune autorisation préalable ou spéciale les affaires de tout propriétaire de navire ou de Cargaison, qui s'adressera à lui à cet effet, tant qu'il paie argent Comptant les droits du Sund. Il s'entend toutefois que le Crédit stipulé par quelque traité et nommément par l'article 12 du traité du 11 Juillet 1670 entre le Danemark et la grande Brétagne, en faveur des vaisseaux anglais à leur passage par le Sund sera accordé à la réquisition du Consul Britanique à Elseneur lorsqu'on prêtera les suretés exigées par le dit traité. Je dois cependant vous avertir, Monsieur le Chevalier que j'ai appris que les agents patentés à Elseneur Contestent à Mr. Larlham le droit de s'attribuer le salaire de sa gestion, et qu'ils lui ont même intenté un procès à ce sujet, mais je puis en même tems vous prévenir, que si Mr. Larlham voudra adresser à la Chambre royale des Douanes & du Commerce la demande, s'il est ou s'il n'est pas autorisé à faire les fonctions d'agent de navire de la manière indiquée ci-dessus et à s'attribuer un salaire, il en obtiendra une réponse affirmative.

Agréez, Monsieur le Chevalier l'assurance réitérée de ma haute considération.

Copenhague le 5 Juin 1834

signé Krabbe Carisius.



162

Copie.

Copenhague 16 Decembre 1834

Monsieur le Chevalier

J'ai eu l'honneur de vous annoncer préalablement c. d. du 18 Octobre dernier que ni la chambre royale des Douanes & de commerce ni la chambre de la Douane d'Elseneur, n'avaient mis jusqu'à cette époque aucun obstacle à ce que Mr. Carlham soig ne desormais comme par le passé, en qualité d'agent de navire, les expéditions des vaisseaux passant par le Sund, qui s'adresseraient à lui. Une diversité d'opinion sur l'intreprêtation des dispositions y relatives s'étant en attendant manifestée entre les autorités judiciaires et la dite Chambre, cette affaire a été soumise au Roi, et Sa Majesté pour prévenir tout malentendu à cet égard, vient de décrêter:

"Que les patrons des navires passant par le Sund et les propriétaires des Cargaisons pourront faire soigner leurs expéditions auprès de la Douane du Sund, par quiconque bon leur semblera, et que le commissaire qu'il choisiront, pourra s'attribuer pour cette gestion le salaire dont il conviendra avec eux, sans qu'il ait besoin d'être sujet danois, ou d'obtenir le droit de bourgeoisie à Elseneur, ou toute autre autorisation speciale quelconque et sans que, par ce motif, il soit assujeti au payement d'aucun impot ou d'aucune rédevance municipale pourvu qu'il paye les droits du Sund argent comptant.

Il s'entend d'ailleurs que le crédit stipulé par des traités en faveur d'un pavillon quelconque, et nommément en faveur du pavillon Britannique, sera accordé à de tels commissionaires à la réquisition du Consul compétent et lorsqu'ils prêteront les sûretés exigées par les traités."

Quelle que soit l'issue du procès entamé par les négociants d'Elseneur contre Mr. Carlham et pour lequel (beneficium) celui-ci a reçu du gouvernement le procès de gratuité, l'exercice libre des fonctions d'agent de navire ne pourra par conséquent désormais être contesté ni à lui, ni à tout autre sujet Britannique, tout comme il n'a jusqu'à présent éprouvé à cet égard aucune difficulté de la part de la douane

je saisis &c.

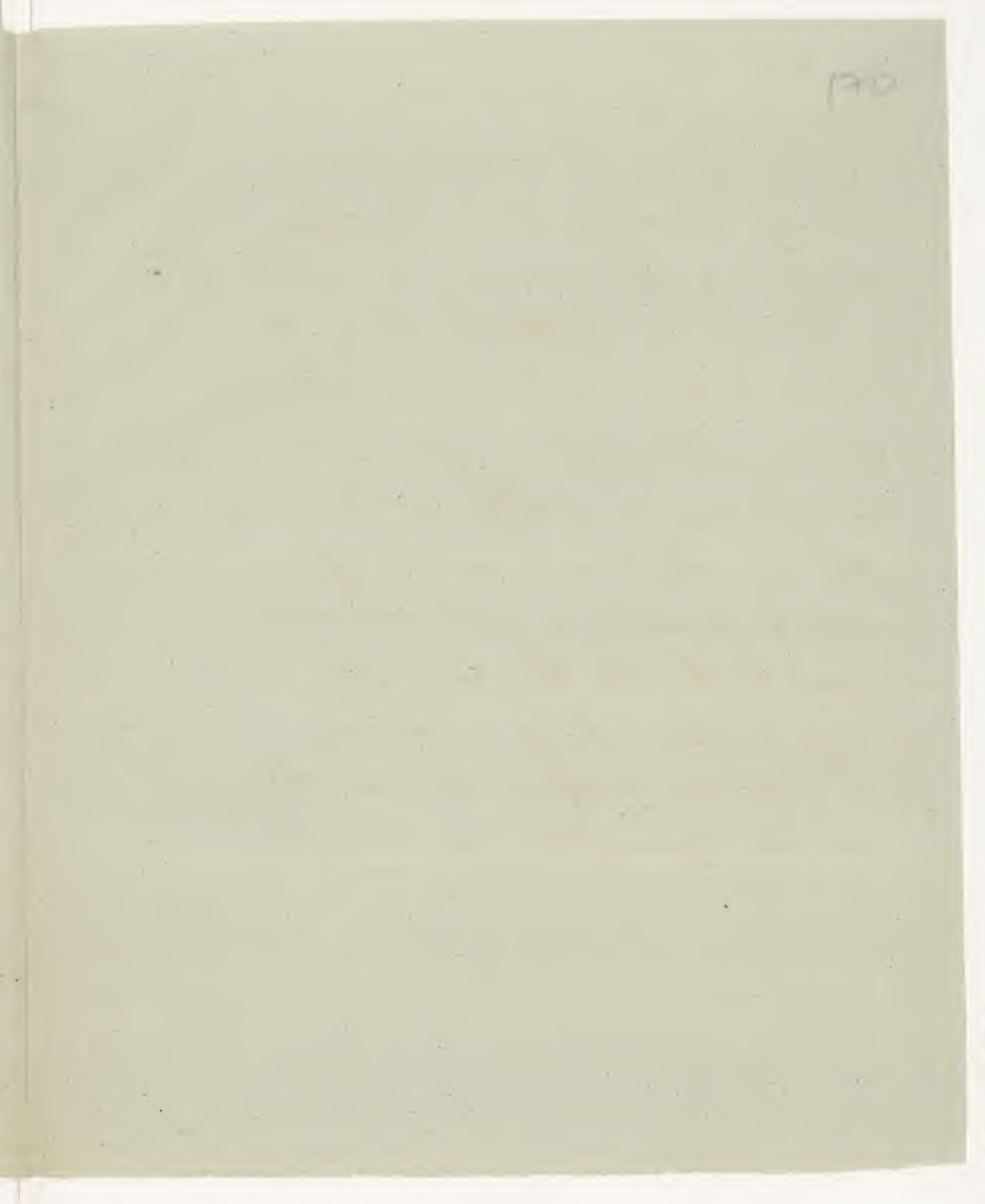
signé Krabbe Carisius

A Monsieur le Chevalier Wynn, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique.

1834 — Septembre

It cannot escape observation that in the course of proceedings in this case, many inconsistencies & contradictions are apparent which it is difficult to reconcile. In the first instance the Magistrates here refuse Mr Latham the Burgher rights, which was a decided mistake. In answer to your consequent representation to the Minister for Foreign Affairs, he explains, "that it is not necessary to become a Burgher in order to act as a Shipclearer at Elsinore adding that on Mr L's addressing a Memorial to the Board as to the legality of his clearing Ships & charging the accustomed remuneration for the same, he would receive an answer in the affirmative". This latter suggestion is immediately complied with, but notwithstanding, after a lapse

of several months, Mr L is sentenced to a fine by the Police of Elsinore for having carried on trade illegally, on the ground that according to a letter from the Chancery to the Amtmand of Frederiksborg dated the 12 Feb 1822, it has been established as a general rule, "that the clearing of Ships at Elsinore is to be considered as a means of livelihood to which a right can alone be acquired thro' the Burgher-rights an only exception being made in favor of foreign Consuls who are allowed to clear the Ships of their own nation".



An historical and chronological Deduction of the Origin of Commerce from the earliest accounts containing an History of the great commercial interests of the British Empire, to which is prefixed an introduction, exhibiting a view of the antient and modern State of Europe and of the foreign and Colonial commerce, shipping, manufactures, fisheries &c of Great Britain and Ireland, and their influence on the landed interest.
By Adam Anderson. to which are added, two appendixes; the one containing the modern politico-commercial geography of the several countries of Europe, and the other an account of some new manufactures, useful inventions, and recent commercial regulations.
London 1,801

Tome III P. 369-70.

There want not examples in history of those, who have exacted tribute upon all passing Certain seas, adjacent to their territories, and yet not as proprietary lords of those seas neither, but only as protectors and defenders of the navigation thereof. Thus the romans imposed a tax upon all ships sailing in the Erythrean or Read Sea, towards the maintenance of a maritime force, for the repression of piratical excursions. And the athenians did the same in the Hellespont. Thus the duties in the Sound, payable to the Kings of Denmark, began at first, not on account of any sovereignity over that sea, but because those Kings were at the charge of maintaining continual fires upon the Col and Anxot, and floating tons or buoys upon the sands, as a direction to merchants in that dangerous entrance in to the Baltic: for which, was anciently paid them at Cronenburg Castle, in the Sound, no more, till new exactions crept in, than a rose-noble for an empty ship, and if laden, a rose-noble more for her lading. Nor could any refuse payment, pretending, that he had an able pilot, and needed not the direction of the King's fires: for it is not reasonable, that the contumacy of one or more particular persons should frustrate or evacuate a public benefit.

173

— Danemark —

Memoire sur la navigation et le commerce des Français dans la Baltique, et sur les moyens de les y encourager — 13 mai 1777 — présenté le 19 du dit mois

L'immense et utile commerce de la Baltique, si connu des différentes nations de l'Europe, et trop négligé par les français, ayant enfin fixé l'attention du Roi, et déterminé Sa Majesté à rétablir le Consulat de France en Danemark pour aider aux moyens d'y encourager et augmenter notre navigation, Simon de Brosseronde croit ne pouvoir mieux faire, pour répondre a la précieuse et flattante Confiance dont Mgr. de Sartine a bien voulu l'honnorer en le faisant nommer à cette place, que de mettre sous les yeux de ce ministre les motifs qu'il croit qui ont jusqu'à présent suspendu le même détourné les spéculations de nos négociants dans cette partie du monde et la Conduite qu'il se propose de tenir pour y ranimer leur confiance et y exciter leur émulation.

Avant d'entrer en matière sur la navigation qui fait l'objet du Consul du roi, il supplie Mgr. de Sartine de Considérer

que la France fournit en général à la Baltique des vins, eaux de vie, sucres, cafés, tabacs, sels, indigo, fruits verts et secs, des étoffes manufacturées en or, argent soie et laine, des toiles, meubles, des modes, et beaucoup d'articles de Bijouterie, d'horlogerie et de Quincaillerie &ca qui se distribuent dans les differents ports du Danemark, de la Norvège, de la Suède, à Lubeck, Stralsund, Stettin, Dantzig, Königsberg, Memel, Riga, Revel, Narva, Pétersbourg, et autres ports de Poméranie, Pologne et Russie.

que la France tire de tous ces endroits, singulièrement par ses ports de Normandie, de Brétagne, et de Provence des grains, des poissons secs & salés, des pelleteries, des lins, des chanvres bruts, et manufacturé en Cordages, toiles à voiles et autres, des cuivres, crins, fers, des bois de Constructions & autres, des goudrons, suifs, Cendres &ca.

et que ce sont les anglais, les hollandais, les hambourgeois les Danois, les norvégiens et les suédois qui font tout ce commerce.

Le grand avantage que ces différentes nations ont sur la nôtre à cet egard ne vient:

1° que de ce qu'elles s'en sont occupées avant nous

2° que de ce que la jalousie de Certaines d'elles de notre prosperité, et leurs intrigues politiques dans les Cours du nord nous en ont fermé l'accès dans des tems de Lythème et que les guerres ont rendu ensuite si difficile qu'il en étoit impraticable.

3° que des habitudes qu'à la faveur des préjugés elles ont formé dans l'un et l'autre hemisphère que pour leur activité, leur industrie, et leur manière de faire vraiment economiquement, elles se sont mises à portée de

de fournir, au moindre signe, des besoins réciproques à bon compte que s'ils les tiraient eux mêmes directement.

A cet égard tout le monde sait que les anglais et surtout les hollandais nations nées commerçantes par état et par besoin, économes par spéculation avides de tout, attentives à tout, et ne négligeant rien, ont des magasins partout, qu'elles arment et naviguent à beaucoup moins de frais que nous, en construisant pour la navigation du nord des vaisseaux exprès, qui coûtent beaucoup moins que les nôtres, tiennent beaucoup plus de marchandises, tirent moins d'eau et demandent par conséquent moins d'équipages qu'elles entretiennent d'ailleurs à si peu de frais qu'il est difficile de faire moins.

4° que de cette manière de faire, qui en leur donnant un grand relief et les rendant les Courtiers de presque toute l'Europe, a ouvert les yeux à quelques puissances du Nord, nommément à la Suède et au Danemark leur a fait prendre des précautions qui, en les tirant de leurs mains, ont encore resserré nos moyens puisqu'on sait que dans ces deux royaumes et en Norvège on a prescrit la plus part de nos denrées et manufactures afin de forcer le local et l'industrie à y suppléer, et chargé celles permises de si gros droits pour les vaisseaux étrangers qui les y portent, qu'ils se sont ménagé par l'avantage de venir eux mêmes en concurrence avec les anglais et les hollandais, nous apporter dans nos ports les articles de la Baltique et y prendre en retour ceux des nôtres dont eux et leurs voisins ont besoin, et

5° que du peu de succès qu'ont eus et même des pertes qu'ont essuyés par le défaut de liaisons, par la difficulté des parages de la Baltique par des accidents et par des abus, quelques uns de nos négociants qui les premiers ont tenté d'y pénétrer.

d'où les autres ont conclu qu'il leur convenait mieux d'y renoncer, de laisser faire les étrangers qui remplissaient leur objet à peu de chose près et de tourner leurs vues du côté du levant et du midi, où les spéculations étaient plus sûres, moins périlleuses et plus lucratives.

et d'où il est résulté que les soins que se sont donnés en 1669 par l'établissement d'une Compagnie du nord, le Roi Louis 14 de glorieuse mémoire et Mr. de Colbert, n'ont rien opéré puisque jusqu'en 1760 et même jusque vers 1766 à peine comptait on annuellement au Sund 3 ou 4 vaisseaux français

Il faut convenir ici qu'il est vrai que les raisonnemens des négocians français de ce tems là (qui ne mettaient pas toujours la raison d'Etat dans leurs Calculs) paraissaient spécieux, pris dans le sens strict dans leur intérêt particulier, puisqu'en effet il n'y avait guère de proportion entre des spéculations

séduisantes que leur présentaient le Levant les Deux Indes et les inconvéniens trop onéreux et rebutans qu'avaient éprouvé leurs premiers efforts dans les mers du nord, à la vérité, herissées d'Ecueils, dangers, et trajetées par des peuples qui pauvres par Constitution, pillards par nécessité, et pétris de préjugés, non seulement ne présentaient pas de grandes ressources, mais s'en faisaient à eux même une monstrueuse de nos accidens déjà trop fréquents par notre inexpérience et qu'on leur a quelque fois vu provoquer pour piller et rançonner les pauvres navigateurs.

Cependant il parait que nos negociants d'aujourd'hui commencent à voir et à se persuader que les Calculs de leurs pères n'étaient pas tout à fait justes, qu'à force de tirer du Levant et des deux Indes, et d'après notre manière de faire trop onéreuse avec les peuples du nord, il s'en est ensuivi d'un coté un regorgement et de l'autre une surcharge, qui ont énervé et peuvent encore dégénérer; que le vrai Commerce a besoin de toutes ses branches pour se soutenir et pour fleurir; que la bonne et saine politique ne permet pas en négliger aucune surtout celle de la Baltique, qui roulant sur nos besoins et nos productions forme un objet annuel de plus de Deux cent millions que se partagent les étrangers à notre détriment, que les parages de la Baltique, quoique difficultueux, étant plus connus et par suite plus tenables qu'autre fois, que les traités nous ayant rapprochés de ses et de ses habitants qu'ils ont, de concert avec les lois, un peu humanisés, et qu'ils contiennent, notre intérêt nous y appelle pour à l'exemple des anglais et des hollandais maîtres en l'art et qu'on ne peut croire, tâcher de nous y lier, de nous procurer nos besoins à moindre frais et y déboucher plus utilement notre superflu.

Aussi, voyons nous que d'après ce principe notre navigation et notre commerce semblent vouloir se développer dans cette partie du monde depuis 10 ou 12 ans, on y compte annuellement 20 ou 30 de nos vaisseaux.

C'est peu si on les considère d'après le tableau général de la navigation de la Baltique qui présente un ensemble annuel d'environ 7 à 8000 vaisseaux des différentes nations.

Mais on croit que c'est encore beaucoup d'après ce qu'on a dit des inconveniens et des abus dont cette navigation était embarrassée et d'après la Crainte qu'ont encore nos négociants d'y aller courir les hazards d'expéditions qui, malheureuses, les ruinent, et qui, heureuses ne leur produisent que peu soit à cause des gros frais qu'elles exigent de leur part soit à Cause du peu de pratiques et liaisons qu'ils ont avec les places maritimes de la Baltique qui rendent, disent

ls, toutes spéculations douteuses.

Il était réservé au regne de Sa majesté et au Ministère de Mr. de Sartines de ranimer le courage.

On ne doute point que sous de si heureuses auspices la crainte ne fasse place à la confiance a fur et mesure que les négocians se convaincront par eux mêmes :

1° que la Baltique n'est pas plus dangéreuse et impénétrable pour eux que pour toutes les autres nations qui la couvrent presque toute l'année de leurs voiles, parce que les français savent et peuvent ordinairement aller partout quand ils le veulent bien et surtout où d'autres vont; en prenant d'abord pour se mettre au fait, les précautions que leur offrent les autres mariniers et l'établissement des feux, fanaux et pilotes sur presque toutes les Côtes de la Baltique, pour aider au plus difficile.

2° que les accidens de mer qui n'épargnent et ne respectent personne, pas plus là qu'ailleurs, et qui s'atténuent ordinairement par la pratique et l'expérience ne sont pas aussi désespérant qu'ils se l'imaginent puisqu'il y a des lois qui préviennent l'abus qui pourrait s'en suivre, à l'ombre desquelles les autres nations naviguent avec sûreté; et qui d'après notre traité sont pour eux comme pour elles, toutes les fois qu'ils voudront les réclamer et se souvenir qu'à cet effet le roi entretient des Consuls sur les Côtes de la Baltique qui en paraissent les plus susceptibles pour les assister et soutenir au besoin.

3° Qu'ils ne doivent point juger de l'avenir pour le passé, parceque, s'ils ont été maltraités, ce n'était que la faute des tems qui ne sont plus les mêmes, des préjugés qui s'évanouissent et de leur inexpérience qui se corrigera par l'habitude.

4° que, comme il est de fait que c'est la majeure partie de nos productions et de nos besoins qui constitue le commerce de la Baltique, ils pourront tout aussi bien que les autres nations qui les ont prévenus, en se modelant sur elles, y lier leurs intérêts, toutes les fois qu'ils le voudront sérieusement, surtout s'ils veulent avoir la bonne politique de commencer par donner du bon; par gagner peu, par accorder des facilités avec précaution, et par s'assurer de leurs retours à l'avance soit par des commissionnaires intègres et au fait s'ils en ont, soit en attendant qu'ils aient pu s'informer

en s'adressant aux Consuls dont on a parlé et dont le devoir est de Concourir à ces sortes d'opérations, parcequ'il est de fait que tous les tems ne sont pas indistinctement propres aux ventes et aux achats, et qu'on risque toujours quelque chose à aller simplement à l'aventure quelque part que ce soit.

et 5°. que les anglais, les hollandais &a. n'ont pas d'autres secrets sur nous à cet égard que leur ancienneté, activité, et leur manière économique de construire, armer et naviguer, que tous les moyens peuvent être connus à tout le monde, qu'ils sont vraisemblablement bons puisqu'ils leur réussissent quoique Courtiers, qu'ils seront encore meilleurs pour nous si nous sommes assez sages pour les adopter, puisqu'il s'agit de notre commerce direct, et que nous devons nécessairement les prendre, si nous voulons opérer utilement, et chercher une bonne fois, non seulement à nous tirer des mains des étrangers, qui prennent notre meilleure substance, mais encore nous ouvrir des voies d'où dependent peut être les succès à venir de nos autres spéculations.

Celles de la Boutique paraitront médiocres, il est vrai, si on ne considère l'operation que separément et relativement à chaque individu parcequ'il n'y a pas grands appas à proposer à peu près 25 ou 30 p % calculé en gros, quelque fois plus, d'autres fois moins à tout négociant accoutumé à centupler, mais elles auront sûrement un autre merite si on veut voir en grand et faire attention qu'il ne se s'agit rien, moins, on le répète, que de l'exploitation d'un commerce annuel de plus de deux cent millions, qui sera durable par sa nature, que les autres nations n'ont pas dédaigné, où elles ont fait et font bien leurs affaires, et où nous devons d'autant plus espérer de faire les nôtres que nous ajoutons la propriété à leurs moyens, les étrangers savent aussi bien Calculer que nous. Que feraient par exemple les anglais si, dans leur Catastrophe avec leurs colonies, ils n'avaient pas le commerce de la Baltiq.

Le Consul du Roi sait que, pour nous mener vite en besogne on a proposé plusieurs fois au Ministère de Sa Majesté d'établir des Entrepots dans le Nord.-

Il convient que ce moyen serait peremtoire, et que si on pouvait persuader par exemple la Cour de Danemark à en admettre, il n'y a pas d'endroit qui en meriterait mieux que la ville d'Elseneur sur le Sund, que l'on sait être l'entrée de la Baltique et le point de réunion de toutes les nations qui en font le Commerce, parceque, comme elle est pour nous le centre de nos courses et à peu près accessible à tout sans quoique

entourés des dangers qui nous épouvantes, elle faciliterait notre navigation que nous pourrions alors plus aisément étudier, ajuster aux tems et aux circonstances, et par là rendre moins périlleuse et plus sûre.

Il est certain qu'un entrepot à Elseneur, ceci fourni soit de nos denrées et productions, soit de celles de la Baltique en nous liant de plus près avec les peuples du nord, et mettant ceux qui seraient chargés de ses détails dans la nécessité indispensable d'en apprendre les langues, nous procurerait le double avantage, d'étudier plus particulièrement leurs moeurs, leurs usages, leurs loix, leurs poids, leurs mesures, leurs monnaies, leurs commerces, les qualités quantités et prix de leurs productions et de leurs besoins, les tems propres pour les ventes et achats, que nous ne connaissons point et enfin de diriger nos spéculations en conséquence, et mieux que nous n'avons pu le faire jusqu'à présent à cause des précautions qu'ont prises les autres nations et singulièrement les danois dont on a rendu compte et dont on aura encore occasion de parler plus en détail ci après.

Il est encore certain que l'érection de cet entrepot serait praticable et facile si des négociants ou autres particuliers opulents et bons patriotes voulaient s'associer sous les auspices du gouvernement, pour faire un fond, établir une maison de Commerce à Elseneur (où il est bon de remarquer en passant que nous sommes les seuls de toutes les nations qui naviguent dans le nord qui n'en ayons point du tout) et y envoyer des personnes de confiance, sages et éclairées pour concerter avec le Consul du Roi sur les meilleurs moyens de les monter et d'étendre leurs liaisons.

Il y a lieu de craindre que les danois qui connaissent à présent aussi bien que tout autre l'avantage qu'il y a à faire soi même son commerce, jaloux de se conserver la supériorité qu'ils se sont acquise sur nous par le privilège qu'ils se sont réservé d'un entrepot qui leur donne la facilité exclusive d'emmagasiner chez eux nos denrées et productions, d'une année pour spéculer, vendre et payer les droits de ce qu'ils vendent dans le pays et d'exporter le reste à la charge d'1 ou d'1½ p% de récognition, tandis que nous sommes obligés d'acquitter tout de suite tous les gros droits d'entrée que nous y portons. Il est a craindre, dit on, qu'ils ne se refusassent

notre demande sous le specieux prétexte que ce serait à ouvrir la porte à toutes les autres nations commerçantes qui ont comme nous des traités avec eux dans le même cas que nous.

S'il s'agissait de disputer nous pourrions nous étayer de notre traité de commerce de 1742 qui établit entre eux et nous une parfaite réciprocité et leur dire avec succès que, comme d'après lui ils jouissent en France de tous les avantages des français sans exception, il est juste et naturel que les français jouissent aussi en Danemark de tous les avantages des Danois sans exception, qu'en conséquence ne nous étant point arrêté à d'autres considérations que celle de la bonne amitié lorsque nous leur avons ouvert nos portes, les leurs doivent d'après les mêmes principes, nous être aussi ouverts avec les mêmes privilèges d'entrepot dont ils y jouissent, qu'autrement le contrat ne serait point égal, que la parfaite réciprocité qu'il stipule et que nous demandons, doit s'entendre ou comme nous en usons ou comme ils en useront, parceque s'ils calculent leurs intérêts il est aussi juste que nous calculons enfin les nôtres qui souffrent depuis très long tems et de notre complaisance et de leur manière de faire.

En cas d'un refus obstiné nous pourrions nous servir du remède des anglais qui dans le même cas que nous ont chargé de 1 fort droit tout ce qui entre ou sort de chez eux par d'autres vaisseaux que les leurs, que ce seret leur a réussi, non seulement à balancer cet inconvénient mais encore à porter leur navigation au degré de considération où elle est.

Le Consul du Roi croit que cet expédient déterminerait, parceque son exécution, en indemnisant au moins l'état d'une partie de ce que des individus perdent par le défaut de navigation, nuirait plus aux Danois qu'à nous, vu que dans l'état des choses, ils viennent beaucoup plus chez nous que nous n'allons chez eux, d'après la prohibition que leur gouvernement a faite de la majeure partie de nos articles et les entraves que met à l'exportation d'eux permis le privilège exclusif qu'ils se sont réservés.

Mais il croit aussi, soit qu'on lui donne ordre de solliciter cet entrepot ou d'aviser aux moyens qu'il croira les plus convenables pour y suppléer d'après la manière d'être et de faire des autres nations à Elseneur, on doit ménager

le Danemark, parceque d'une part il est la clef de la Baltique où nos principales vues tendent et que de l'autre quoique cet état ne présente pas quant au présent de grandes ressources pour y étendre nos Speculations il y a encore de quoi glaner utilement sur ce que la proscription a épargné jusqu'il a vérifié que les Danois font avec la France un commerce annuel de plus d'un million et un Clandestin de presque autant dont il s'agit de leur disputer la concurrence l'exploitation par les moyens les plus doux et les plus surs qu'on pourra imaginer.

D'ailleurs le Consul du Roi a eu lieu de remarquer pendant le séjour qu'il a fait a Copenhague à la suite des affaires politiques de Sa Majesté, que ses manufactures des différentes especes qu'on y introduites, y sont dechues de plus de moitié par leur cherté et leur mauvaise qualité et que particulièrement tous les jours necessairement par l'énorme Contrebande que font les danois des notres, le gouvernement sera tôt ou tard forcé de changer de principes et de les proscrire pour arrêter deux abus qui l'énervent, savoir: la charge trop dispendieuse de ces manufactures, et la perte des droits de Douane sur la contrebande qu'il ne s'aurait empêcher, alors il est certain que nous pourrions y faire beaucoup de très bonnes affaires parceque les danois trouvant mieux leur compte dans les qualités et dans les prix des articles qui nous sont propres les préfèrent à toutes les autres indistinctement. Et que par suite c'est le cas de nous tenir collés à eux le mieux que nous pourrons pour profiter de la Circonstance lorsqu'elle arrivera.

Dans cet état le Consul du roi pense, qu'en attendant le fruit des connaissances plus particulières et plus détaillées qu'il se propose de prendre tant sur le commerce de la Baltique en général que sur celui du Danemark en particulier, et de rendre à nos navigateurs pour y exciter leur émulation en les éclairant il doit s'occuper à débarasser notre navigation des entraves et des abus qu'elle éprouve dans le Département qu'on lui a confié.

Voici ceux dont il a dès à présent Connaissance:

1°. Quoique, comme il a déjà eu l'honneur de le dire, il y ait des feux, fanaux et surtout des pilotes établis sur presque toutes les côtes du Danemark pour aider à la navigation et auxquels nos navigateurs peuvent avoir recours au besoin, quoique d'après l'article 5 du

Loix danoises livre 4 Chap. 1. tout pilote qui se charge d'un vaisseau doit en repondre sur sa tête. Le Consul du Roi en a vu perir ou endommager plusieurs dans leurs mains sans punition aucune.

Il pense que, comme l'usage de ces pilotes est à peu près indispensable, surtout pour nos navigateurs qui ne connaissant point les côtes du Danemark pour hazarder de les passer sans guide, et que C[rs]. en les prenant ils leur rendent maîtres de leur fortune et de leur vie, il sera nécessaire de poursuivre et de faire punir sévèrement conformement aux lois le premier pilote côtier qui sera convaincu d'avoir par son propre fait causé le moindre dommage à aucun de nos navires quelconques dont il se sera chargé, et cela enfin de contenir les autres par l'exemple.

2° Quoique d'après l'article 35 du traité de commerce de 1742 et les articles 1 et 2 des lois danoises livre 4 cité, Chap. 4 les matelots
" danois et tous ceux sans exception qui ont quelque autorité ou inspection
" sur les côtes du Danemark doivent dès qu'ils en sont requis
" donner conjointement avec nos equipages secours à ceux de nos
" vaisseaux qui seront en danger, et faire tous leurs efforts ou pour en
" empêcher la perte ou pour sauver ce qui sera possible, à la charge
" d'un salaire convenable et d'une recompense à dire d'arbitres
" honnêtes &c. Le Consul du Roi a vu plusieurs fois que dans ces cas malheureusement les matelots danois ont toujours fait la loi au mépris de celles subsistantes, aux pauvres naufragés dans leur détresse les ont écorché en les secourant et en ont quelque fois laissé périr pour se partager leurs depouilles.

Il pense que comme cette manière de faire est vraiment abusive et dangereuse, il conviendra, pour ne plus laisser désormais les matelots danois les maîtres de mettre nos Capitaines à contribution de tenir sérieusement la main à ce que les secours soient fournis d'après les lois.

Ceci est d'autant plus urgent que le gouvernement danois vient de permettre la publication d'un réglement de pilotes du 2 mars 1775 qui ne tend rien moins qu'à constituer en loi les abus dont le Consul du roi vient de rendre compte, puisqu'il y est dit dans l'article 3 entre autres que les pilotes de Dragöe (île près de Copenhague sur la Baltique) ne sont point tenus à alléger

les navires chargés qui auront échoués dans le détroit, mais seulement qu'ils pourront le faire en convenant préalablement du prix qu'on devra leur payer pour leurs peines; que le gouvernement n'entend en aucune manière prendre part aux plaintes de ceux qui seraient lézés dans le prix par les pilotes; et que c'est aux navigans à prendre garde à leurs intérêts lorsqu'ils en conviendront avec eux."

On aime à croire que le gouvernement danois, que l'humanité et la justice et l'amour de l'ordre caractérisent à laissé surprendre leur religion et ne fera aucune difficulté à reformer un règlement qui, indépendamment qu'il renverse les loix primitives et notre traité, heurte de front tous les principes de l'humanité et ouvre la porte à tous les désordres, puisqu'on sait bien que le danger ne permet pas de marchander son salut.

Il semble même au Consul du Roi que ce serait le cas (si on veut sérieusement protéger notre commerce dans la Baltique) en faisant reformer ce règlement ou déclarer qu'il n'a rien de commun avec nous, de faire s'il est possible, déterminer par la Cour de Danemark sur un pied fixe et honnête le salaire et la récompense que ses lois primitives accordent à ceux qui prêtent du secours; afin de prévenir de plus grandes équivoques et les tracasseries qui suivent ordinairement ces sortes d'arbitration.

On a lieu de croire que la Cour de Danemark se refusera d'autant moins à ce correction qu'on l'a déjà vu à débarasser la navigation des entraves qui la gênaient et proscrivant par une ordonnance du 7 X^bre 1775 un droit de prévention d'achat que les seigneurs danois qui avoisant la côte s'étaient attribués sur les effets naufragés qu'on vendait en vente publique et qu'ils excerçaient avec tant de tirannie qu'ils ne laissaient aux pauvres navigateurs que les yeux pour pleurer.

Tout navigateur pourra desormais d'après cette ordonnance et en cas de malheur, disposer de ses débris à son gré et par conséquent les vendre plus utilement par la concurrence des acheteurs.

D'ailleurs comme en tems de paix ou en tems de guerre la sureté de notre navigation dans le Catégat au Sund et dans la Baltique repose sur une base fixe qui est notre traité de comerce de 1742. le Consul du Roi, en faisant observer à nos navigateurs

l'ordonnance de la marine de 1681 et celles rassemblées dans un recueil intitulé Code des prises de 1672 veillera soigneusement et avec fermeté à ce que ce traité soit strictement observé et exécuté tant à charge qu'à décharge, en conséquence il requerera et fera donner par le gouvernement danois les secours nécessaires et stipulés à ceux de nos navigateurs qui par des naufrages ou autres accidens en auront besoin et s'adressant à lui.

Il empêchera surtout, autant qu'il pourra dépendre de lui qu'on ne les moleste et rançonne soit pour cet objet soit dans la perception des droits auxquels nos vaisseaux sont assujettis au passage du Sund, parcequ'il est notoire que quoique les uns et les autres soient calculés et consignés dans les lois danoises et dans des tarifs les navigateurs, faute de les connaître et un représentant pour les suppléer ont jusqu'à présent été dégoutés par les exactions des danois leurs commissionn. et commissionnaires.

Et dès qu'il sera arrivé à son département son premier soin sera de recueillir bien exactement tout ce qui a trait à la navigation aux droits du Sund, et à la manière dont les autres nations s'y conduisent et y sont traités. Il aura l'honneur d'en rendre compte à Mgr. de Sartine pour faire réformer ce qui pourrait s'y trouver d'abusif pour nous; et il en fera part aux négociants français afin de les mettre à même de bien connaître ce dont ils se doutent à peine d'éviter les écueils et de marcher dorénavant avec plus de sûreté et de confiance dans une route trop pratiquée par d'autres pour ne pas nous flatter d'y pénétrer comme eux.-

Il y a lieu de croire qu'à force de soins la sûreté amenant petit à petit la confiance, ces deux pivots du commerce concourant de même à étendre nos spéculations dans des pays qui encore un coup, ne sauraient se passer de nous ni nous d'eux et qui ainsi que nous sentiront la différence de faire un commerce direct à un indirect et nécessairement plus onéreux.

Ce qui doit donner de l'espoir pour cette réussite, c'est l'accroissem. de notre navigation dans ces parages depuis 1766 à travers les inconvénients et les abus; ce sont les succès visibles qu'y produit déjà la protection que Sa M.té et Mgr. de Sartine accordent au commerce, puisque d'après

l'état ci joint sous le N.° 1 il est passé au Sund l'année dernière 1776 trois vaisseaux de plus qu'en 1775 et que contre la Constance tous sont allés et revenus la même année avec des Cargaisons, d'où il faut conclure que nos liaisons commencent à s'y former assez utilement et qu'elles y sont susceptibles d'augmentation.

Ne nous laissons pas encore prévenir par les russes qui semblent vouloir pénétrer dans la méditerranée, et dont les succès dérangeraient les nôtres.

On joint ici sous le N.° 2 un état de leurs vaisseaux qui ont passé le Sund en 1776 et de leurs Cargaisons afin de mettre Mgr. de Sartine en état d'en juger.

Comme, pour entrer en exercise il paraît que le Consul du roi ne trouvera dans la Chancellerie de son Consulat aucune espèce de Document, ni même de papiers, pour diriger sa marche, puisque lors de la mort du S.r hausser son prédécesseur arrivé en Juin 1760, feu M. le Président Ogier, alors ambassadeur du roi à la Cour de Danemark, les fit fréquenter et les a, ou renvoyés ou dû renvoyer aux Bureaux de la marine, il croit devoir demander à Mg.r de Sartine

1.° S'il aura d'autres documens à suivre en tems de paix et en cas de guerre que ceux cités cidevant tels que l'ordonnance de 1681, le Code civil des prises de 1762, le traité de commerce de 1742, et les ordonnances et ordres que Mg.r de Sartine lui a fait l'honneur de lui adresser par ses lettres des 25 nov. et 6 Janv. derniers, qu'il exécutera à la lettre.

Il paraîtrait assez avantageux au bien du service qu'on remit dans les mains du Consul du roi les papiers de son prédécesseur ou des extraits, pour le mettre à la portée de cliquer sur ce qui a été fait et qu'il aura à faire et il supplie surtout qu'on veuille bien lui donner quelques exemplaires des Cartes réduites des mers du nord et de la Baltique, les traités de 1663 et de 1742 et enfin toutes les ordonnances auxquelles il devra se conformer

Il prend la liberté de joindre ici sous le numero 3, un extrait d'une déclaration faites en 1769 à M.r le M.tre de Blosset lors ministre plénipotentiaire du roi à Copenhague, par le Ministère danois, d'après laquelle il paraîtrait nécessaire que la Cour de Copenhague designât dans une liste ceux de ses ports qu'elle entend être de protection, pour diriger au besoin, et le cas de guerre arrivant et les armateurs français et le Consul du Roi

2° quelle conduite il devra tenir à l'égard des français, marins, ou autres qui erraient chez l'étranger ou par des accidents de mer ou par des autres causes légitimes s'adresseront à lui pour repasser en France.

Devra-t-il les assister tous indistinctement ou faire un choix?

Jusqu'à quel point devra-t-il le faire? et sur qui pourra-t-il se prévaloir pour ses remboursemens?

Aura-t-il quelque autre formalité à remplir pour faire valoir ses états de Dépense à cet égard, que celles d'usage, comme les quittances de fourniture, un certificat de l'évaluation, des monnayes danoises et sa vérification?

Il supplie Mgr. de Sartine de vouloir bien lui faire connaître bien précisément ses intentions sur ces objets afin de lui sauver les inconvéniens ou d'un trop de zèle, ou d'un faut de Lumière.

3° Comme on a prescrit aux autres Consuls une conduite, soit sur le droit d'asile et de protection, soit sur une forme qu'ils doivent donner à leurs dépêches et aux comptes qu'ils doivent rendre des affaires de leur Consulat d'après l'ordonnance de 1681 le Consul du Roi desirerait connaître les intentions de Mgr. de Sartine pour ce qui devra lui regarder, pour lui servir de regle.

4° quels sont les privilèges, prérogatives et exemptions accoutumés dont ont joui ou dû jouir ses prédécesseurs, que son brevet lui accorde et qu'il a le droit de demander à la Cour de Danemark?

Devra-t-il s'en tenir purement et simplement à ceux énoncés dans la note ci jointe sous le N° 4, qui détaille ceux que cette cour accorde aux étrangers?

On astreint en Danemark presque tous les Consuls à payer les droits d'entrée pour tout ce qu'ils font venir de dehors pour leur usage, et aux charges publiques sous les spécieux prétextes que les uns sont propriétaires et que les autres font le commerce.

Il a l'honneur d'observer qu'il lui parait en général convenable et nécessaire au bien du service que le Consul du roi, que Sa Mé. décore en lui accordant un uniforme, jouisse en Danemark d'une certaine considération et qu'il ne devienne pas surtout arbitrairement tributaire du gouvernement danois, pour ne pas être sans cesse exposé comme ses Collègues en Norvège à l'inconvenient de se voir barrer, pour des personnalités dans ses fonctions qui à cause des abus dont il a eu l'honneur de rendre compte, demandent de la fermeté et de l'indépendance.

5°. quels sont les droits appartenant à son Consulat, que son brevet lui accorde et qu'il pourra transmettre à ses Vice Consuls, si le bien du service demande qu'il en établisse.

Ses Collègues en Norvège percevoient d'après un règlement du 20 X^bre 1720, savoir

sur un bâtiment du port de 40 Tonneaux .... 10^tt
sur chaque barque 75 20
sur chaque navire 150 40
sur ceux 300 60

Ce règlement leur accordait de plus 6^tt pour eux, et 3^tt pour leur Chancelier, pour chaque séance qu'ils employaient aux dechargemens, inventaire apposition de scellés &^a des prises que M^r de   a ensuite changé en une rétribution pour chaque prise et qu'il a fixé à 25 écus danois ou 114^tt de france.

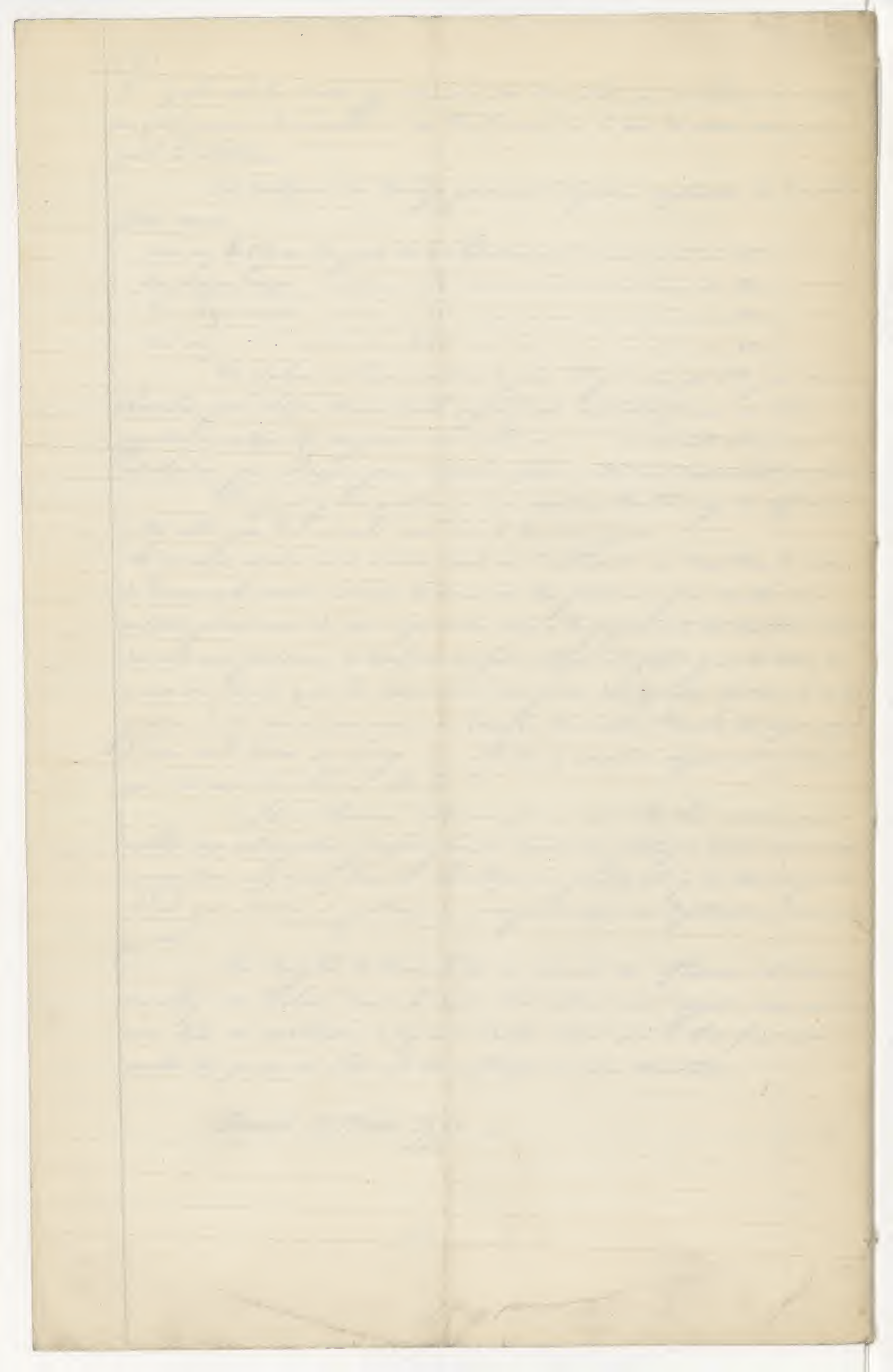
Il n'y est point question ni des acquits à Caution ny des differents autres actes que les consuls sont dans le Cas de signer.

6° et enfin, comme nous n'avons point ni à Elseneur ni dans tout le reste du Danemark aucune maison de commerce ni personne pour veiller aux intérêts pécuniaires de nos négociants et que le payement des droits du Sund demande une personne de Confiance au fait intègre et zélée pour les tirer des mains des danois qui les rançonnent au point de les dégouter, le Consul du Roi pourra-t-il sans inconvenient à l'exemple des autres Consuls étrangers et pour le bien de la chose se charger des intérêts de ceux des négociants françois qui s'adresseront à lui à cette fin ?

Il a l'honneur d'observer que ce sera du bon ordre qu'on mettra dans cette partie, jusqu'à présent livrée au pillage, qu'on verra notre navigation augmenter dans la Baltique, parcequ'il y a beaucoup de détails qui servent de prétexte de monopoles, et que nos Capitaines ne connaissent point.

Au surplus, le Consul du roi soumet ses réflexions à la décision de Mg^r de Sartine, dont il recevra les ordres avec respect, et les exécutera avec Zèle et exactitude, n'ayant d'autre desir que de bien faire et de meriter les graces du Roi et les suffrages de son Ministère.

Paris 13 Mars 1777 ./.



181

34 1/2 6
4 24
30 6

96:100::
30-6
3000
12

13 7/8 — 296-15 — 3 29/48
107
8
856

296-15
173
296-3/8
2371
173
7113
16597
2371
410183

144
29
173

13 3/8 — 296 3/8 — 3 29/48
107 2371 144
8 173 29
48 7113 173
856 16597 8
428 2371
5136 410183 81
.9803
4647

5616 | 5056
1-11
5600
5440
84

5136
41018
35952
5066

2546 | 2298
1-11
2550
2590
9

79 | 22
3

6-57
14-29
24-29
36-146
16-67
-358 | 48
22 7

Corgelle

86 ch. Chanvre — 14 – 16
990 t. gr. delin — 30 – 45
800 dames — " – 10
Cenate — 3 – "

48 – 23

~~suede 568 t. gr. delin — 17 – 46~~

annab. Vict. ~~1107 t. gr. delin — 34 – 79~~

Ulysse

182

√ 17 octobre 1835 – Damond, Gal Borgella √ de Riga à Dieppe
√ 23 —— Henri, Médée √ de Liebau à Morlaix
√ 28 — Sourmentin, Aimable √ idem √ Riga à Dunkerque
√ 3 9bre —— Sourmentin, Liane √ —— id — id
√ 4 —— Avenel — Jeune Augustin √ — id Fécamp
id —— Grout — Ulysse —— id Dunkerque
√ id —— Decombout – 2 sœurs √ — id Abbeville
√ 5 —— Guichon — Pierre antoine √ id — id

J'aurais besoin du relevé des spécifications ci-dessus, et je prie Monsieur De Coninck ou l'un de ses collègues en son absence, d'avoir la complaisance de vouloir bien le donner d'avance mille remercîmens

De la Roquette

on retient 4 p% et on ajoute 4 1/2

Liane — 62 Sk. chanvre	——	10 — 16
997 tonnes gr. de lin	——	31 — 8
200 Douves	——	" — 2
		41 — 26
√ 2 Sœurs – 800 t. gr. de l.	——	25 —

Jeune augustin

123 Sk. chanvre	——	20 — 24
10 — étoupe	——	" — 36
46-5-13 – suif	——	5 — 38
820 t. gr. de lin	——	25 — 30
800 douves	——	" — 10
50 bordages		" — 40
2 mâts	——	1 —
		54 — 34

pierre antoine – 1004 t. gr. de lin	——	31 — 18.

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 1834.

Navires français se rendant de la Mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier F.P.	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, rotin, fruits secs
2		5 id	Deheulle	L'Intrépide Canonnier	3 mât	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &c
3		8 id	Grillet, Jean	Le vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teinture, pastel
4		" id	Mourreau, J.J.E.	La rose	goelette	102	7	id	id	id	vin march. div. bois d'acajou
5		10 id	Heuzé, sever	Le Remy et Louis	brig	160	10 et 1 g	havre	le havre	id	vin et bois d'acajou
6		" id	Gilles P.J.	Le Courier	id	189	10 - 1	id	id	id	bois d'acajou & bois jaune
7		11 id	Damiens, A.T.	Les Deux Adèles	id	171	10 - 1	Rouen	id	id	vin et march. diverses
8		21 id	Dupuy, Pierre	La jeune Adèle	galiote	121	7	Bordeaux	hambourg	id	farine et gruau
9		" id	Delaporte, P.G.T.	Le vaillant	brig	131	8 - 1	Rouen	Marseille	id	vin, ocre librairie &c
10		" id	Clerouolt, michel	La bonne mère	dogre	72	7 - 1	id	Rouen	Copenhague, Dantzig	vin
11		" id	Verrem, J.F.M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	machines et vin
12		" id	Moizan, fortuné	La Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	Bordeaux	id	vin, eau de vie, bois de teinture
13		" id	Morin	L'emmanuel	brig	76	7	Pouliguen	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Leprêtre J.A.	La Clarisse	id goel.	131	8	Boulogne	Hambourg	St Pétersbourg	farine et seigle
15		" id	Loir, Pierre	L'Emile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id
16		7 id	Bergey, Jean	La marie Gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	vin
"	1	8 id	Potel, R.C.	Le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	Sur lest
17		10 id	Lelue, françois	Le désir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V.M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	Rouen	id	vin de champagne
19		" id	Bazin, S.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id
20		16 id	Ledoré P.M.	L'antoinette	Ch. Mée	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
21		17 id	Lefort E.O.	L'adèle Celina	goelette	98	7 - 3	Rouen	Havre	id	id et div
22		18 id	Clemence F.L.J.	La Chérie	brig id	141	8	Dieppe	Dieppe	id	à ½ s/lest quelques caisses de vin
23		24 id	Truneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur & Riga	vin en caisses
"	2	27 id	Noël, Joseph, Marie	L'automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	Sur lest
24		28 id	Robardy, Nic.	Le Napoléon	3 mât	223	12 - 6	le havre	le havre	id	bois de Campêche et vin
25		2 Juill.	Larchevaud B.	Le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
"	3	15 id	Noël, Jean, Marie	Le Théodore	id	191	9	St Malo	Crotoy	id	Sur lest
26		" id	Esnol, Pierre	L'ariane	id	79	6 - 1	havre	le havre	id	coton, vin &c
27		" id	Hébert, Nicolas	Le Czar Pierre	id	176	10 - 1	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre P.H.S.	Le Bayonnais	3 mât	233	12 - 3	le havre	le havre	id	mécanique et librairie
29		26 id	Painchaud A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	Hamb. & Génes	id	farine
"	4	29 id	Lecornec A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
30		" id	Demay Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	farine de seigle
"	5	2 Août	Guillaume, J.P.	La Dorade	Hamb.	69	6	St Malo	St Malo	id	Sur lest
31	6	3 id	Gauvin, J.A.H.	La réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Costey, Ch. P.	L'ville d'oléron	3 mât	391	16	le havre	le havre	id	Sur lest
"	7	7 id	Monnier, J.P.	L'adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id
32		9 id	Jaslin, F.C.	Le Colibri	brig	236	13 - 6	Le havre	le havre	id	vin
"	8	17 id	Leprêtre J.A.	La Clarisse	id goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
33		20 id	Liard A.V.	Le jeune Emile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papiers, tartre
"	9	27 id	Guichon, F.C.	La Pomone	brig	179	9	le havre	havre	Riga	sur lest
"	10	1 Septe.	Carpentier	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
34		3 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10	le havre	havre	Elseneur & Riga	mécanique, papiers
"	11	" id	Baudin, M.S.	Le messager	dogre	109	7	id	id	id	sur lest
35		" id	Corchuan V.	Le Jean Jacques	brig	141	9 - 6	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin de Champagne
36		" id	Vangeerdt	La Cousine	goelette	135	8	Dunkerque	Adra	Riga	plomb
"	12	4 id	Granara, P.F.	La bonne aimée	brig	111	8	id	Dunkerque	id	sur lest
"	13	" id	Morvan F.	Le diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	id
37		13 id	Fatome, C.M.	L'Edmond	id	127	9 - 10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		" id	Lefebvre P.D.	L'avis et abel	goelette	65	5	Fécamp	id	Riga	vin, chardon &c
39		19 id	Anquetil J.B.	La Pauline	lougre	77	6 - 23	La Rochelle	Calais	St Pétersbourg	vin, librairie &c
"	14	2 Octob.	L'hoste, Toussaint	Le St Michel	brig	120	7	havre	le havre	Riga	sur lest
40		11 id	Métayer V.D.	Le Fénélon	id	124	8 - 7	id	id	St Pétersbourg	vin en caisses &c

Navires français se rendant de la Baltique dans la Mer du Nord.

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		16 février	Lefort, E.t Oniès	L'adèle Célina	goelette	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le havre	cuivre, crins, suif &c
2		12 avril	Clerouolt, Ch. Ant.	L'aglaé	brig	121	9	id	id	id	suif, cuivre etc
3		25 Juin	Mourreau, J.J.E.	La Rose	id goel.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre et planches
4		27 id	Deheulle J.F.	L'Intrépide Canonnier	3 mât	242	12 et 1 g	Rouen	id	id	cuivre, fer, chanvre
5		" id	Morin, Fidèle	L'Emmanuel	brig	76	7 - 1	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6		30 id	Grillet	Le Vautour	dogre	76	6	id	St Pétersbourg	le havre	cuivre
7		6 Juillet	Heuzé, sever	Le Remy et Louis	brig	160	10 - 5	le havre	id	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier F.P.	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy, Pierre	La jeune adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre, duvet
10		21 id	Damiens A.T.	Les deux adèles	brig	171	10 - 3	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre &c
11		22 id	Delaporte, P.G.T.	Le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre, cuivre
12		" id	Moizan, fortuné	La Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre J.A.	La Clarisse	goelette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &c
14		" id	Gilles, P.J.	Le Courier	brig	189	10 - 1	le havre	id	le havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Bazin, S.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		" id	Verrem, J.F.M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir, Pierre	L'Emile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbourg	cuivre, fer, chanvre &c
18		31 id	Truneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 août	Potel R.C.	Le Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, bois
20		7 id	Lelue, françois	Le désir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	St Pétersbourg	Nantes	fer, suif, crins, potasse
21		" id	Bergey, Jean	La Marie Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré, P.M.	L'antoinette	Ch. Mée	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, suif
23		" id	Marzin, V.M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	id	havre	cuivre, chanvre, crins
24		" id	Labouchède, Jean	La Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif
25		" id	Lefort, E.O.	L'adèle Célina	goelette	98	8	Rouen	id	id	cuivre, chanvre
26		" id	Noël J.M.	L'automne	brig	226	10	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, mât
27		" id	Monnière, P.J.	Le Jean Bart	dogre	79	5	le havre	id	havre	cuivre, chanvre, suif &c
28		18 id	Clemence, F.L.J.	La Chérie	brig goel.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre, fer, chanvre
29		20 id	Rabardy, Nicolas	Le Napoléon	3 mât	223	12 - 2	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif
30		21 id	Noël, Jos. Marie	Le Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et havre	cuivre, chanvre &c
31		29 id	Esnol, pierre	L'Ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, douves
32		30 id	Larchevaud, B.	Le Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif, plumes
33		9 Septemb.	Lemaistre, P.H.S.	Le Bayonnais	3 mât	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, nattes
34		10 id	Hébert, Nicolas	Le Czar Pierre	brig	176	10 - 1	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre &c
35		12 id	Clerouolt, Michel	La bonne Mère	dogre	72	7	id	Copenhague, Dantzig, P.bg	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Painchaud, A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		26 id	Loevil, Jean Louis	Le navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre, suif, potasse, crins
38		30 id	Quilbé, T.J.F.	La jeune Armand	sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 Octobre	Demay, Charles	L'Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif &c
40		" id	Monnier, J.P.	L'Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, nattes
41		" id	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	goelette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, bourre
42		" id	Lecornec, A.J.L.	Le Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre, suif, chanvre, potasse
43		2 id	Guichon, F.C.	La Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graines de lin
44		" id	Carpentier, F.P.	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	id	id	graines de lin
45		3 id	Gauvin, J.A.H.	La Réunion	brig	166	8	id	St Pétersbourg	havre	cuivre, suif, chanvre, poil de chèvre
46		" id	Guillaume, J.P.	La Dorade	Hamb.	69	6	St Malo	id	St Malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Le Remy et Louis	brig	160	10 - 2	Havre	Riga	Havre	graine de lin
48		" id	Vangeerdt L.A.	Les Cousins	goelette	135	8	Dunkerque	St Pétersbourg	id	cuivre, suif, crin
49		" id	Morvan F.	Le Diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Baudin, M.S.	Le messager	dogre	109	7	Havre	id	St Valery	id
51		28 id	Lefebvre P.D.	L'avis et abel	goelette	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id, fer &c
52		" id	Granara	La bonne aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graines de lin
53		29 id	Anquetil, J.B.D.A.	La Pauline	lougre	77	6 - 1	La Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif et duvet
54		" id	Costey, C.P.	L'ville d'oléron	3 mât	391	15 - 2	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55		" 31	Fatome Ch. M.	l'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	cuivre, suif, potasse

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 1834

Navires français se rendant de la Mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires sortis	Date de l'Expédition	Noms & Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier, F. P.	Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, cotons, fruits secs
2		5 id	Deheulle	L'intrépide Canaris	3 mâts	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &c
3		8 id	Grilles, Jean	Le Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin bois de teinture, pastel
4		" id	Mourreau, J. J. E.	La Rose	goëlette	102	7	id	id	id	vin, march. div. bois d'acajou
5		10 id	Heusé, Sever	Le Remy & Louis	brig	160	10 et 4	Havre	Havre	id	vin et bois d'acajou
6		" id	Gilles, P. J.	Le Courrier	id	189	10 . 1	id	id	id	bois d'acajou et bois jaune
7		11 id	Damiens, A. F.	Les Deux Adèles	id	171	10 . 1	Rouen	id	id	vin et march. div.
8		21 id	Dupuy, Pierre	La jeune Adèle	galéas	121	7	Bordeaux	Hambourg	id	farine et gruau
9		" id	Delaporte, P. G. J.	Le Vaillant	brig	121	8 . 1	Rouen	Marseille	id	vin, ocre, librairie &c
10		" id	Clérault, Michel	La bonne Mère	dogre	72	7 . 1	id	Rouen	Copenhague, Danzig	vin
11		" id	Verrem, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	machines et vin
12		" id	Moizan, Fortuné	La Félicité	Ch. Mie	109	8	Auray	Bordeaux	id	vin, eau de vie, bois de teinture
13		"	Morin	L'Emmanuel	brig	76	7	Poulguen	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	brig goël.	131	8	Boulogne	Hambourg	Pétersbourg	jaune et seigle
15		" id	Loir, Pierre	L'Émile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id
16		7 id	Bergey, Jean	La Marie Gabriel	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	vin
"	1	8 id	Potel, R. C.	Le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	sur lest
17		10 id	Leluc, François	Le désir de la paix	Ch. Mie	114	9	Auray	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V. M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	Rouen	id	vin de Champagne
19		" id	Baron, J. N. V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id
20		16 id	Ledoré, P. M.	L'Antoinette	Ch. Mie	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
21		17 id	Lefort, E. O.	L'Adèle Célina	goëlette	98	7 . 3	Rouen	Havre	id	id et div.
22		18 id	Clemence, F. L. J.	La Chérie	brig id	141	8	Dieppe	Dieppe	id	à ½ lest, quelques
23		24 id	Fruneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mie	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur et Riga	vin en caisses
"	2	27 id	Noël, Jn Marie	L'automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	sur lest
24		28 id	Rabardy, Nic.	Napoléon	3 mâts	223	12 . 6	le havre	le havre	id	bois de campêche et vin
25		2 Juillet	Larcherand L. B.	Le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
"	3	15 id	Noël, Jean Marie	Le Théodore	id	191	9	St Malo	Crotoy	id	sur lest
26		" id	Esnol, Pierre	L'Ariane	id	79	6 . 1	havre	havre	id	Coton, vin &c
27		" id	Hébert, Nicolas	Le Czar Pierre	id	176	10 . 1	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre, P. H. J.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12 . 3	le havre	le havre	id	mécaniques, et librairie
29		26 id	Painchaud, A. C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	hambourg, Granville	id	farine
"	4	29 id	Lecornec, A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
30		" id	Demay, Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	jaune et seigle
	5	2 Août	Guillaume, J. P.	La Dorade	flamb.	69	6	St Malo	St Malo	id	sur lest
31		3 id	Gauvin, J. A. H.	La Réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Costey, Ch. P.	La ville d'Oléron	3 mâts	391	16	le havre	le havre	id	sur lest
"	7	7 id	Monnier, J. P.	L'Adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id
32		9 id	Jaslin, F. C.	Le Colibri	brig	236	13 . 6	le havre	le havre	id	vin
"	8	17 id	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	B. goël.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	sur lest
33		20 id	Diard, A. V.	Le jeune Émile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papier, tartre
"	9	27 id	Guichon, F. C.	La Pomone	brig	179	9	le havre	le havre	Riga	sur lest
	10	1 Septembre	Carpentier	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
34		3 id	Heusé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10	havre	havre	Elseneur et Riga	mécaniques, papier
	11	" id	Gaudin, M. J.	Messager	dogre	109	7	id	id	id	sur lest
35		" id	Cochuan V.	Jean Jacques	brig	141	9 . 6	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin de Champagne
36		" id	Vangeudt	Les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	Adra	Riga	plomb
	12	4 id	Granard, J. F.	La bonne Aimée	brig	111	8	id	Dunkerque	id	sur lest
	13	" id	Morvan, F.	Le Diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	id
37		13 id	Fatome, C. M.	L'Edmond	id	127	9 . 10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		" id	Lefebvre, P. D.	L'Aris et Abel	goëlette	65	5	Fécamp	id	Riga	vin, chardons &c
39		19 id	Anquetil, J. B. D. A.	La Pauline	lougre	77	6 . 2	Rochelle	Calais	St Pétersbourg	vin et librairie &c
"	14	2 Octobre	Lhoste, C.	Le St Michel	brig	120	7	le havre	le havre	Riga	sur lest
40	"	11 id	Métayer, V. O.	Le Fénélon	id	124	8 . 7	id	id	St Pétersbourg	vin en caisses &c

Navires français se rendant de la Baltique dans la Mer du Nord.

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires sur lest	Date de l'Expédition	Noms et Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		16 février	Lefort Et. Onés.	Adèle Célina	goëlette	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le havre	cuivre, crin, suif, &c
2		12 avril	Clérault Ch. Ant.	L'Aglaé	brig	121	9	id	id	id	suif, cuivre etc.
3		25 Juin	Mourreau J. J. E.	La Rose	id goël.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre et planches
4		27 id	Deheulle, P. F.	L'intrépide Canaris	3 mâts	242	12 & 12	Rouen	id	id	cuivre, fer, chanvre
5		" id	Morin, Fidèle	L'Emmanuel	brig	76	7 . 1	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6		30 id	Grilles	Le Vautour	dogre	76	6	id	St Pétersbourg	le havre	cuivre
7		6 Juillet	Heusé, Sever	Le Remy & Louis	brig	160	10 . 5	le havre	id	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier F. P.	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy, Pierre	La jeune Adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre, Duvet
10		21 id	Damiens, A. C.	Les Deux Adèles	brig	171	10 . 3	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre &c
11		22 id	Delaporte P. G. J.	Le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre cuivre
12		" id	Moizan, F.	La Félicité	Ch. Mie	109	8	Auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	goëlette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &c
14		" id	Gilles, P. J.	Le Courrier	brig	189	10 . 1	le havre	id	le havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Baron, J. N. V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		" id	Verrem, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir, Pierre	L'Émile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbourg	cuivre, fer, chanvre etc
18		31 id	Fruneau Simon	Le St Julien	Ch. Mie	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 Août	Potel R. C.	Le Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron bois
20		7 id	Leluc François	Le désir de la paix	Ch. Mie	114	9	Auray	St Pétersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		" id	Bergey, Jean	La Marie Gabriel	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré, P. M.	L'Antoinette	Ch. Mie	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, cire
23		" id	Marzin V. M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	id	havre	cuivre, chanvre, crins
24		" id	Labouchède, Jean	La Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif
25		" id	Lefort E. O.	L'Adèle Célina	goëlette	98	8	Rouen	id	id	cuivre chanvre
26		" id	Noël, J. M.	L'automne	brig	226	10	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, mat.
27		" id	Monnière P. J.	Le Jean Bart	dogre	79	5	havre	id	havre	cuivre, chanvre suif &c
28		18 id	Clemence F. L. J.	La Chérie	br. goël.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre, fer, chanvre
29		20 id	Rabardy, Nicolas	Le Napoléon	3 mâts	223	12 . 2	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif
30		21 id	Noël, Jn Marie	Le Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et havre	cuivre, chanvre &c
31		29 id	Esnol, Pierre	L'Ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, Douves
32		30 id	Larcherand B.	Le Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif, plumes
33		9 Septbre	Lemaistre, P. H. J.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, natte
34		10 id	Hébert, Nicolas	Le Czar Pierre	brig	176	10 . 1	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre, &c
35		12 id	Clérault, Mich.	La bonne Mère	dogre	72	7	id	Copenhague, Danzig, Pétg	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Painchaud A. C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		26 id	Locuel, Jean Louis	Le navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre, suif, potasse, crin
38		30 id	Quellé C. G. F.	La jeune Amande	sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 Octobre	Demay, Charles	L'Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif, &c
40		" id	Monnier J. P.	L'Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, natte
41		" id	Leprêtre J. A.	La Clarisse	goëlette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, bourre
42		" id	Lecornec, A. J. L.	Le Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre, suif, chanvre, potasse
43		2 id	Guichon F. C.	La Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graine de lin
44		" id	Carpentier F. P.	Le Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	id	id	graine de lin
45		3 id	Gauvin J. A. H.	La Réunion	brig	166	8	id	St Pétersbourg	le havre	cuivre, suif, chanvre, poils de chèvre
46		" id	Guillaume, J. P.	La Dorade	flamb.	69	6	St Malo	id	St Malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heusé, S.	Le Remy & Louis	brig	160	10 . 2	havre	Riga	havre	graine de lin
48		" id	Vangeudt, L. A.	Les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	St Pétersbourg	id	cuivre, suif, crin
49		" id	Morvan, F.	Le Diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Gaudin M. J.	Le Messager	dogre	109	7	havre	id	St Valery	id
51		" id	Lefebvre P. D.	L'Aris & Abel	goëlette	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id fer &c
52		" id	Granara	La bonne Aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin
53		29 id	Anquetil, J. B. D. A.	La Pauline	lougre	77	6 . 1	Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif, Duvet
54		" id	Costey, C. P.	La Ville d'Oléron	3 mâts	391	15 . 2	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55		31 id	Fatome Ch. M.	L'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	cuivre suif potasse

1834.

Suite des navires français se rendant de la Baltiq. dans la mer du nord

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires s/lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
53	"	29 octobre	Anquetil, J.B.D.A.	La Pauline	lougr.	77	6 et 1 p.	La Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif et Duvet
54	"	" id	Costey, C.P.	La ville d'Oléron	3 mât.	391	15 - 2.	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55	"	31 id	Satome Ch. M.	l'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	cuivre, suif, potasse

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er janvier jusqu'au 1834

Navires français se rendant de la Mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires chargés	sur lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Equip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier F.D.	Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, rotins, fruits secs
2		5 id	Dehoulle	l'Intrépide Commis	3 mâts	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &c
3		8 id	Grillet, Jean	le Vautour	Dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teint., Pastel
4		" id	Mourreau J.J.E.	la Rose	goëlette	102	7	id	id	id	vin, march. div. bois d'acajou
5		10	Heuzé Sévère	le Remy et Louis	brig	160	10 et 1 p.	havre	havre	id	vin et bois d'acajou
6		" id	Gilles F.J.	le Courrier	id	189	10 et 1 p.	id	id	id	bois d'acajou et bois jaune
7		11 id	Damiens A.F.	les 2 Adèles	id	171	10 et 1 p.	Rouen	id	id	vin et marchand. diverses
8		21 id	Dupuy Pierre	la jeune Adèle	galéas	121	7	Bordeaux	hambourg	id	farine et gruau
9		" id	Delaporte J.J.	Le vaillant	brig	131	8 et 1 p.	Rouen	Marseille	id	vin, ocre, librairie &c
10		" id	Clérault Michel	La bonne mère	dogre	72	7 et 1 p.	id	Rouen	Copenhague Danzig	vin
11		" id	Verrem J.F.M.	le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	Pétersbourg	machines et vin
12		" id	Moizan Jérôme	Félicité	Ch. marée	109	8	Auray	Bordeaux	id	vin, cauderie, bois de teinture
13		" id	Morin	Emmanuel	brig	76	7	Boulogne	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Leprêtre J.A.	La Clarisse	brig-goëlette	131	8	Boulogne	Hambourg	Pétersbourg	farine et Seigle
15		3 Juin	Loir Pierre	Émile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id id
16		7 id	Bergey Jean	Marie Gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	Vin
"	1	8 id	Potel R.C.	le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	Sur Lest
17		10 id	Leluc, François	le desir de la paix	Chasse-marée	114	9	Auray	Dunkerque	Pétersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V.M.	Benjamin	Brig	78	7	Rouen	Rouen	id	vin de Champagne
19		" id	Bazin J.N.V.	Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id
20		16 id	Ledoré F.M.	Antoinette	Ch.	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
21		17 id	Lefort E.C.	Adèle Celina	goëlette	98	7 et 3 p.	Rouen	havre	id	id et div.
22		18 id	Clémence F.L.J.	La Chérie	brig-goëlette	141	8	Dieppe	Dieppe	id	idem s/lest. quelq. Caiss. de vin
23		24 id	Truneau Simon	St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur et Riga	vin en Caisse
"	2	27 id	Noel, Joseph Marie	l'automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	Pétersbourg	Sur Lest
24		28	Rabardy, Noël	Napoléon	3 mâts	223	12 et 1 p.	le havre	le havre	id	bois de Campêche et vins
25		2 Juillet	Larcheraud B.	le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
"	3	15 id	Noel Jean Marie	Théodore	id	191	9	St Malo	Croloy	id	Sur Lest
26		" id	Esnol Pierre	Ariane	id	79	6 et 1 p.	havre	havre	id	coton, vin &c
27		" id	Hébert Nicolas	Czar Pierre	id	176	10 et 1 p.	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre P.V.	Bayonnais	3 mâts	233	12 et 3 p.	le havre	le havre	id	mécaniques et librairie
29		26 id	Princhaud A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	hamb.g et Brenam	id	Farine
"	4	27 id	Lecornez A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur Lest
30		" id	Demay Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	farine de Seigle
"	5	2 Août	Guillaume J.P.	La Dorade	flambart	69	6	St Malo	St Malo	id	Sur Lest
31		3 id	Gaurin J.A.H.	La réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Cosley Ch.	ville d'Oléron	3 mâts	301	16	le havre	le havre	id	Sur Lest
	7	7 id	Monnier J.J.	Adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id
32		9 id	Jaslin F.C.	Célèbre	brig	236	13 et 6 p.	le havre	le havre	id	vin
	8	17 id	Leprêtre J.A.	La Clarisse	brig-goëlette	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
33		20 id	Liard A.V.	Le jeune Émile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papier, tabac
"	9	27 id	Guichon A.G.	Pomone	brig	179	9	havre	havre	Riga	s/ lest
"	10	1 Sept	Carpentier	Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
34	"	8 id	Heuzé Sever	Remy et Louis	brig	160	10	havre	havre	Elseneur et Riga	mécaniques, papiers
"	11	" id	Gaudin M.S.	Messager	dogre	109	7	id	id	id	s/ lest
35		" id	Cochuan V.	Jean Jacques	brig	141	9 et 1 p.	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin de Champagne
36		" id	Vangendt	les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	Adra	Riga	plomb
	12	4 id	Granara J.F.	La bonne aimée	brig	111	8	id	Dunkerq	id	s/ Lest
	13	" id	Morvan J.	le diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	id
37		13 id	Jalome E.M.	Edmond	id	127	9 et 1 p.	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		" id	Lefevre P.D.	Aris et Abel	goëlette	65	5	Fécamp	id	Riga	vin, chardons &c
39		19 id	Anquetil J.B.D.A.	Pauline	lougre	77	6 et 23 p.	la Rochelle	Calais	Pétersbourg	vin, librairie &c
	14	2 octobre	Lhoste Toussaint	St Michel	brig	126	7	havre	havre	Riga	s/ lest
40		11 id	Métayer V.A.	le Céladon	id	124	8 et 1 p.	id	id	Pétersbourg	vin en caisse &c

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord

Numéros d'ordre Navires chargés	sur lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Equip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		16 février	Lefort Et. Ovis	Adèle Celina	goëlette	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le havre	cuivre, crin, suif &c
2		12 avril	Clérault Ch. Ant.	Aglaé	brig	121	9	id	id	id	suif, cuivre &c
3		25 Juin	Mourreau J.J.E.	La Rose	id goël.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre et planches
4		27 id	Dehoulle P.F.	l'intrépide Commis	3 mâts	242	12 et 1 p.	Rouen	id	id	cuivre fer chanvre
5		" id	Morin Fidèle	Emmanuel	brig	76	7 et 1 p.	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6		30 id	Grillet	le Vautour	Dogre	76	6	id	Pétersbourg	le havre	cuivre
7		6 Juillet	Heuzé Sever	Remy et Louis	brig	160	10 et 5 p.	le havre	id	id	cuivre, fer, chanvre, nankin
8		12 id	Carpentier F.D.	le Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy Pierre	La jeune Adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre, duvet
10		21 id	Damiens A.F.	Les deux Adèles	brig	171	10 et 3 p.	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre &c
11		22 id	Delaporte J.J.	le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre, cuivre
12		" id	Moizan Jérôme	Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre J.A.	la Clarisse	goëlette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &c
14		" id	Gilles F.J.	le Courrier	brig	189	10 et 1 p.	le havre	id	le havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Bazin J.N.V.	le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		" id	Verrem J.F.M.	Petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir Pierre	Emile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbg	cuivre, fer, chanvre &c
18		31 juillet	Truneau Simon	St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 août	Potel R.C.	le Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, bois
20		7 id	Leluc François	desir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	Pétersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		" id	Bergey Jean	Marie Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré F.M.	L'Antoinette	Ch. Mée	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, cire
23		" id	Marzin V.M.	Benjamin	Brig	78	7	Rouen	id	havre	cuivre chanvre crin
24		" id	Labouchède Jean	Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	havre	cuivre, chanvre, suif
25		" id	Lefort E.C.	Adèle Celina	goëlette	98	5	Rouen	id	id	cuivre chanvre
26		" id	Noel J.M.	l'automne	brig	226	10	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, mâts
27		" id	Monnière P.J.	le Jean Bart	dogre	79	5	havre	id	havre	cuivre, chanvre, suif &c
28		18 id	Clémence F.L.J.	la chérie	brig-goël.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre fer chanvre
29		20 id	Rabardy Noël	Napoléon	3 mâts	223	12 et 1 p.	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif
30		21 id	Noel Joseph Marie	Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et havre	cuivre, chanvre &c
31		29 id	Esnol Pierre	l'Ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, douve
32		30 id	Larcheraud B.	Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif, plumes &c
33		9 Sept	Lemaistre P.V.	le Bayonnais	3 mâts	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, nattes
34		10 id	Hébert Nicolas	Czar Pierre	brig	176	10 et 1 p.	Rouen	id	Rouen	cuivre chanvre &c
35		12 id	Clérault Mich.	bonne mère	dogre	72	7	id	{ Copenhague Danzig et Pétersbourg }	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Princhaud A.C.	la Julie	brig	110	7	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		24 id	Leil Jean Louis	Navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre, suif, potasse, crin
38		30 id	Quibbé T.G.F.	la femme Armande	Sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 Octobre	Demay Charles	Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif &c
40		" id	Monnier J.P.	Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, nattes
41		" id	Leprêtre J.A.	La Clarisse	goëlette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, Beurre
42		" id	Lecornez A.F.L.	le Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre suif, chanvre, potasse
43		2 id	Guichon A.G.	Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graines de lin
44		" id	Carpentier F.D.	Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	id	id	id
45		3 id	Gaurin J.A.H.	Réunion	brig	166	8	id	Pétersbourg	havre	cuivre, suif, chanvre, poil de castor
46		" id	Guillaume J.P.	La Dorade	flambart	69	6	St Malo	id	St Malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Remy & Louis	brig	160	10 & 2	Havre	Riga	Havre	graine de lin
48		id id	Vangendt L.A.	les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	St Pétersbourg	id	Cuivre, suif, crin
49		id id	Morvan, J.	le diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Gaudin, M.S.	le messager	Dogre	109	7	Havre	id	St Valery	id
51		id id	Lefebvre, P.D.	Aris & Abel	Goëlette	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id, fer &
52		id id	Granara	la bonne aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin

[Le] détroit du Sund

[Depuis] le 1er janvier jusqu'au 31 Décembre 1835

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord

Numéros navires chargés	Sur lest	Date de l'expédition		Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage Passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		14	Juin	Gay, Michel	Alexandre	Goel.	120	7	Bordeaux	Danzig	Rouen	zinc, bois
2		19	id	Aussau, Pierre	les 2 Frères	Brig	76	6	l'Ile d'Oléron	Stettin	Bordeaux	bois
3		25	id	Nissen, Jn. Jac.	la Louise	id	163	8	Dunkerque	S. Pétersbourg	Dunkerque	cuivre, chanvre, potasse
4		28	id	Gautier, Jn. Paul	la Louise	3 mats	210	11	Cette	id	le Havre	cuivre, potasse, crin, soies de porc
5		1er	Juillet	Grillet, Jean	Vautour	Dogre	76	6	Bordeaux	id	Fécamp	fer, chanvre
6		id	id	Merlin, J. F.	Commerce	brig	176	9	Dunkerque	id	Havre	cuivre, chandelle, Potasse
7		2	id	Fedoré, Pier. Mar.	Antoinette	Ch. ée	77	7	Auray	id	Honfleur, Rouen	cuivre, fer, crin, plumes &
8		id	id	Esnol, Pierre	Arianne	brig	79	6	Havre	id	Havre	cuivre, chanvre, plumes
9		id	id	Lepêtre, Pierre	Clarisse	Goel.	181	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, beurre, goudron
10		5	id	Christiaens, P. B.	le Sémaphore	brig	132	7	Dunkerque	id	Dunkerque et Boulogne	chanvre, potasse, beurre
11		8	id	Hébert, N.	Czar Pierre	id	176	10	Rouen	id	Rouen	chanvre, soies de porc
12		11	id	Rouf, J.	Jne Dauphin	id	77	6	Bordeaux	id	Granville	chanvre, crin, fer
13		15	id	Rosé, Wm. J.	Eole	id	182	9	St. Malo	id	St. Malo	chanvre, suif, cuivre
14		16	id	Chemineau, F.	Louise	id	179	9	Rouen	Libau	Rouen	bois de chêne et de sapin
15		23	id	Chassenez	Laure	id	76	6	Bordeaux	St. Pétersbourg	Nantes	cuivre, chanvre, suif
16		24	id	Lelez, J. N.	Louise	id	267	12	Honfleur	id	Havre et Rouen	cuivre, chanvre, potasse
17		25	id	Loir, Pierre	Achille	id	143	8	Cherbourg	id	Cherbourg	fer, chanvre, Mats
18		26	id	Dépeuille, L. Ch. A.	Intrépide Lancer	3 mats	242	12	Havre	id	Havre et Rouen	cuivre, chanvre, suif
19		4	août	Exmelin	la Bonne Mère	Brig	161	7	Rouen	id	Rouen	cuivre, potasse
20		id	id	Aubrée, Pre. Aug.	Célestine	id	163	9	id	id	St. Malo	chanvre, mats
21		6	id	Gaussin, J. A. H.	la Réunion	id	166	9	Dunkerque	id	Havre	cuivre, soies de porc, colle de poisson
22		id	id	Damidot, A. F.	les deux Adèles	id	171	10	Nantes	id	Rouen	laine, cuivre, soies de porc, potasse
23		id	id	Levasseur, N.	Sophie	Gabar.	205	10	Dunkerque	id	Nantes	chanvre, soies de porc, quincaill. chanvre
24		7	id	Darlan, Jean	la nouvelle Elisa	Goel.	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	chanvre, cuivre
25		id	id	Gaudet, Lénard	le Renard	Brig	78	6	id	id	id	chanvre, thé
26		13	id	Latruite, L. A.	Saumon	id	164	7	St. Malo	id	St. Malo	chanvre, planches
27		14	id	Legras, C. J. F.	Bonnaventure	3 mats	179	10	Dieppe	id	Dieppe	chanvre, potasse
28		15	id	Gaudin, M.	Messager	Dogre	109	7	Havre	id	Granville	fer, chanvre
29		20	id	Lefort	Belle Laluna	Goel.	109	7	id	id	Bayonne	chanvre,
30		id	id	Vangeurt, L.	les Louises	id	135	8	Dunkerque	id	Nantes	cuivre, crin, chanvre
31		21	id	Noël, Jos. Marie	le Théodore	brig	191	8	St. Malo	id	Havre, Granville, St. Malo	chanvre, cuivre
32		22	id	Lohel, R. C.	le Victor	id	148	8	Dieppe	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, brai, bois
33		id	id	Pineau, Fr.	le Marine	id	77	6	Nantes	Narva, Cronstadt	Nantes	fer, chanvre, potasse
34		id	id	Lecouture, Aug.	Pierre Amélie	id	170	10	Bayonne	Riga	Bayonne	chanvre, bois
35		30	id	Demay, Ch. Jacq.	Iris	id	110	7	Dunkerque	St. Pétersbourg	Dieppe et Fécamp	chanvre,
36		31	id	Lenil, J. L.	Navigateur	id	153	9	id	id	Havre	chanvre, cuivre, potasse, laine
37		1er	Septem.	Fremont, L. G.	Hulgor	id	221	12	Havre	id	id	cuivre, chanvre, suif
38		5	id	Lacaulet, P. L.	Nérée	3 mats	148	9	St. Valery en C.	id	id	fer, cuivre, chanvre
39		8	id	Lecomiat, Jn. P.	la Ville de Caen	Brig	138	8	Caen	id	id	cuivre, chanvre, potasse
40		16	id	Nissen, J. Jacq.	la Louise	id	163	8	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, soies de porc
41		17	id	Lepêtre, Pierre	Clarisse	id	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre,
42		1er	Octobre	Leblanc, Guill.	Léon	id	132	6	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre, potasse
43		3	id	Henzé, Sever	Rémy et Louis	id	160	11	id	id	Havre	chanvre, laine
44		10	id	Vervaillaud, A.	la Jne Mathilde	Goel.	79	7	Havre	id	Havre	soies de porc, chanvre, cuivre
45		17	id	Loir, Pierre	Achille	Brig	143	8	Cherbourg	id	id	cuivre, chanvre, potasse
46		id	id	Corcheau	Père Louragen	Ch. m.	105	8	Vannes	id	Dunkerque	potasse, goudron
47		id	id	Herren, J. F.	Petit Emmanuel	Brig	150	8	Dunkerque	Riga	id.	graine de lin
48		id	id	Dumont, Aug.	le Gd. Morgella	id	170	9	Dieppe	id	Dieppe	graine de lin, bois
49		18	id	Guiquinat, Jos. Fr.	Clémentine	id	77	6	St. Malo	St. Pétersbourg	St. Malo	chanvre, goudron
50		id	id	Le Preste	Belle Annette	Ch. m.	74	7	Vannes	Riga	Havre	graine de lin, bois
51		id	id	Lemarinque	Etoile du nord	brig	79	7	Havre	St. Pétersbourg	Lorient	chanvre,
52		19	id	Lefflock, F. F.	l'aimable Guillemette	Ch. m.	108	8	Auray	Riga	Havre	graine de lin
53		id	id	Picquet, Jean	Caliste	Brig	120	7	Havre	St. Pétersbourg	id	cuivre, chanvre, laine
54		20	id	Oger, J. Bte.	Automne	id	77	6	Dunkerque	id	Dunkerque	laine, colle de poisson
55		21	id	Hébert, N.	Czar Pierre	id	176	10	Rouen	id	le Havre et Rouen	chanvre, fer, graine de lin
56		23	id	Merlin, Jac. F.	le Commerce	id	176	9	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin, chanvre
57		id	id	Henri, René M.	la Médée	id	77	6	Rouen	Libau	Morlaix	graine de lin
58		28	id	Tourmentin, A. P.	aimable Victoire	id	136	9	Dunkerque	Riga	Dunkerque	id
59		3	novemb.	Lavergne, Pier. Ma.	l'Adélaïde	id	129	8	id	Libau	Lannion	id
60		id	id	Le Maud, Joach.	Jeune Uranie	Ch. m.	79	7	id	St. Pétersb.	Havre et Rouen	cuivre, laine
61		id	id	Tourmentin, A.	Diane	Brig	120	7	Boulogne	Riga	Dunkerque	id
62		4	id	Arnel, Pier. Fr.	Jne Augustine	id	174	9	Fécamp	id	Fécamp	id
							8,520	502				

Numéros navires chargés	d'ordre lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
				Reports		8[illegible]08	502				
	24	23 septembre	Heurmentin, N. D.	aimable Victoire	Brig	136	9	Dunkerque	Dunkerque	Riga	Sur lest
40		25 id	Legoffe, Louis Désiré	Intrépide Canaris	3 mats	242	12	Havre	Havre	St Pétersbourg	vin de champagne
41		id id	Laumone, Aug. C.	la Zénaïde	brig	91	8	id	id	id	Coton, tabac, parfumerie
	25	id id	Grout, Pierre	Ulysse	id	116	7	Rouen	Dunkerque	Riga	Sur lest
	26	id id	Fourmentin, Nicolas	la Diane	id	120	7	Boulogne	Boulogne	id	id
	27	26 id	Decomifeut, P. Nic.	les deux Sœurs	Goel.	79	7	Toulon	Havre	id	id
42		27 id	Lecornez, Ml. Jh. L.	le Benjamin	brig	165	9	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	vin, cardes à carder, mécaniques
	28	5 octobre	Lavergne, L. B.	Adélaïde	id	129	8	id	id	Libau	Sur lest
	29	id id	Asinel, L. F.	Gme Augustin	id	174	10	Fécamp	Fécamp	Riga	id
43		id id	Mauclerc, Ch. A.	La Loire	3 mats	314	13	Havre	Havre	St Pétersbourg	vin de champagne
44		id id	Vettier, Jean M.	Bonne Aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	id	mécaniques, coton
45		id id	Lamelin, J. E. E.	Bonne Mère	id	161	7	Rouen	Rouen	id	bois de Ste Marthe, vin, fruits
	30	7 id	Larché, Le Fr.	la Bonaventure	3 mats	179	10	Dieppe	Dieppe	Riga	Sur lest
46		3 novembre	Hénon, Js. Ma.	l'Unité	brig	185	9	St Malo	Havre	St Pétersbourg	vin de champagne, parfumeries
				Totaux		10,310	626				

Numéros navires chargés	d'ordre lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
						8520	502				
63		4 novembre	Grout, Pierre	Ulysse	Brig	116	7	Rouen	Riga	Dunkerque	graine de lin
64		id id	Decomifeut, P. Nic.	Les deux Sœurs	Goel.	79	7	Toulon	id	Abbeville	id
65		id id	Cornillot, Jn. Fr.	Hélène, Marie	Ch.-M.	78	7	Auray	St Pétersbourg	Rouen	chanvre, potasse
66		5 id	Guichon, Gaspard	Pierre Antoine	Brig	118	7	Dunkerque	Riga	Dunkerque	graine de lin et bois
67		9 id	Legoffe	Intrépide Canaris	3 mats	242	12	le Havre	St Pétersbourg	le Havre, Rouen	chanvre, potasse, suif, graine de lin
68		12 id	Mauclerc	Loire	id	314	13	id	id	Havre	suif, potasse &
69		14 id	Lamelin, Fr. Et. Em.	la Bonne Mère	brig	161	9	Rouen	id	Rouen	potasse, chanvre
70		24 id	Leborgne, L. A.	la Durance	3 mats	236	11	Havre	id	Havre	chanvre, plumes &
				Totaux		9864	575				

Résumé comparatif de la navigation de la France avec la Baltique par le détroit du Sund, par navires français, pendant les années 1830 à 1835

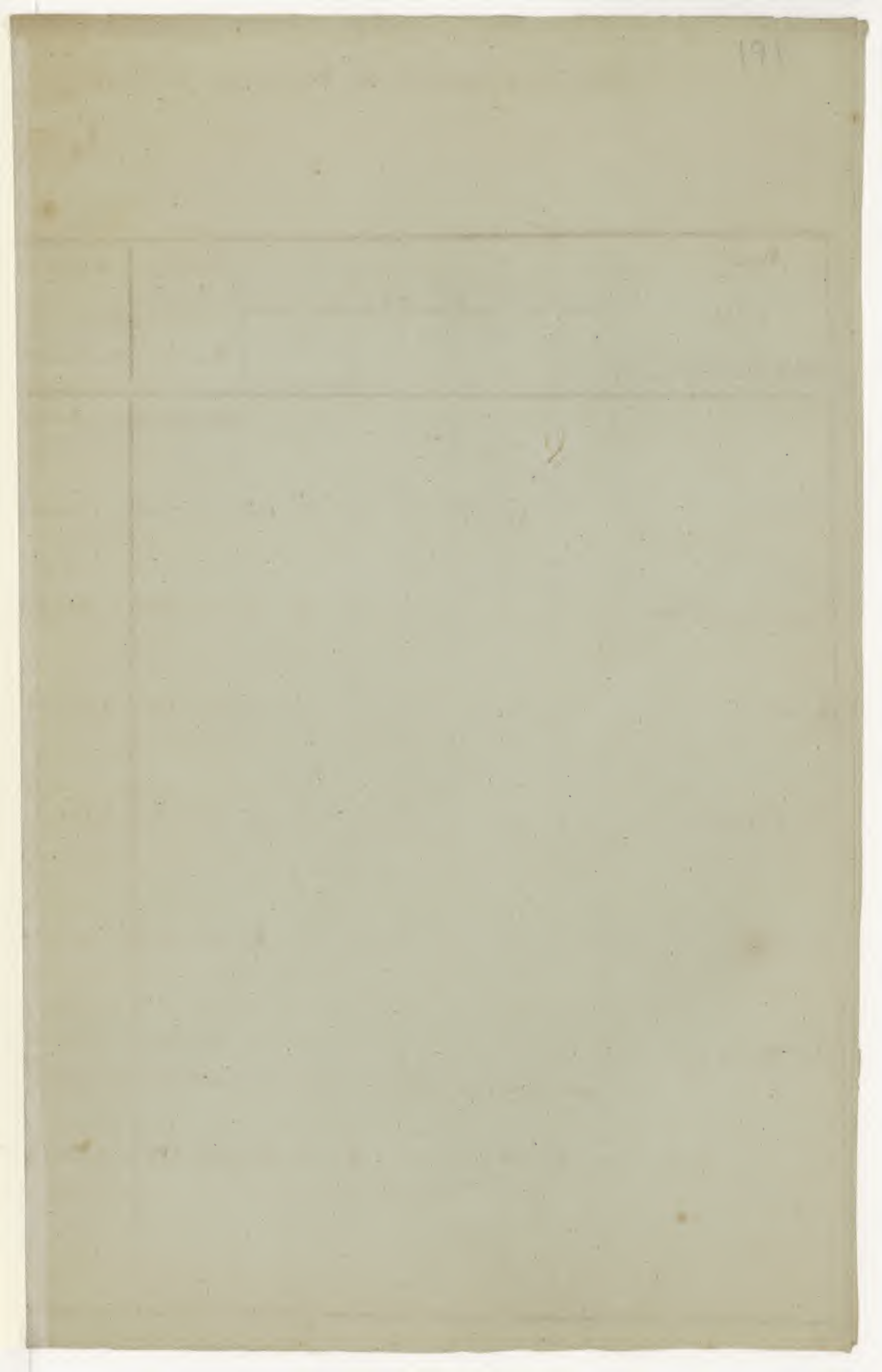
Années	Navires français mer du Nord			venant de la Baltique			Total général par année	Tonnage général	Équipage	Tonnage moyen du nombre de tonneaux par homme d'équipage, capitaine compris	Observations
	charg.	lest	Total	charg.	lest	Total					
1830	44	54	98	99	"	99	197	27,832	1,671	16 2/3	
1831	18	17	35	40	"	40	75	9,933	623	15 11/12	
1832	65	53	118	113	"	113	231	30,008	1,723	17 3/7	
1833	43	17	60	64	"	64	124	17,642	1,045	16 7/8	
1834	40	14	54	61	"	61	115	14,971	919	16 3/11	
1835	46	30	76	70	"	70	146	20,374	1,261	16 13/14	

Navigation française par [le Sund]

Navires français qui ont passé le Sund depu[is]

Navires français se rendant de la mer du nord dans la Baltique

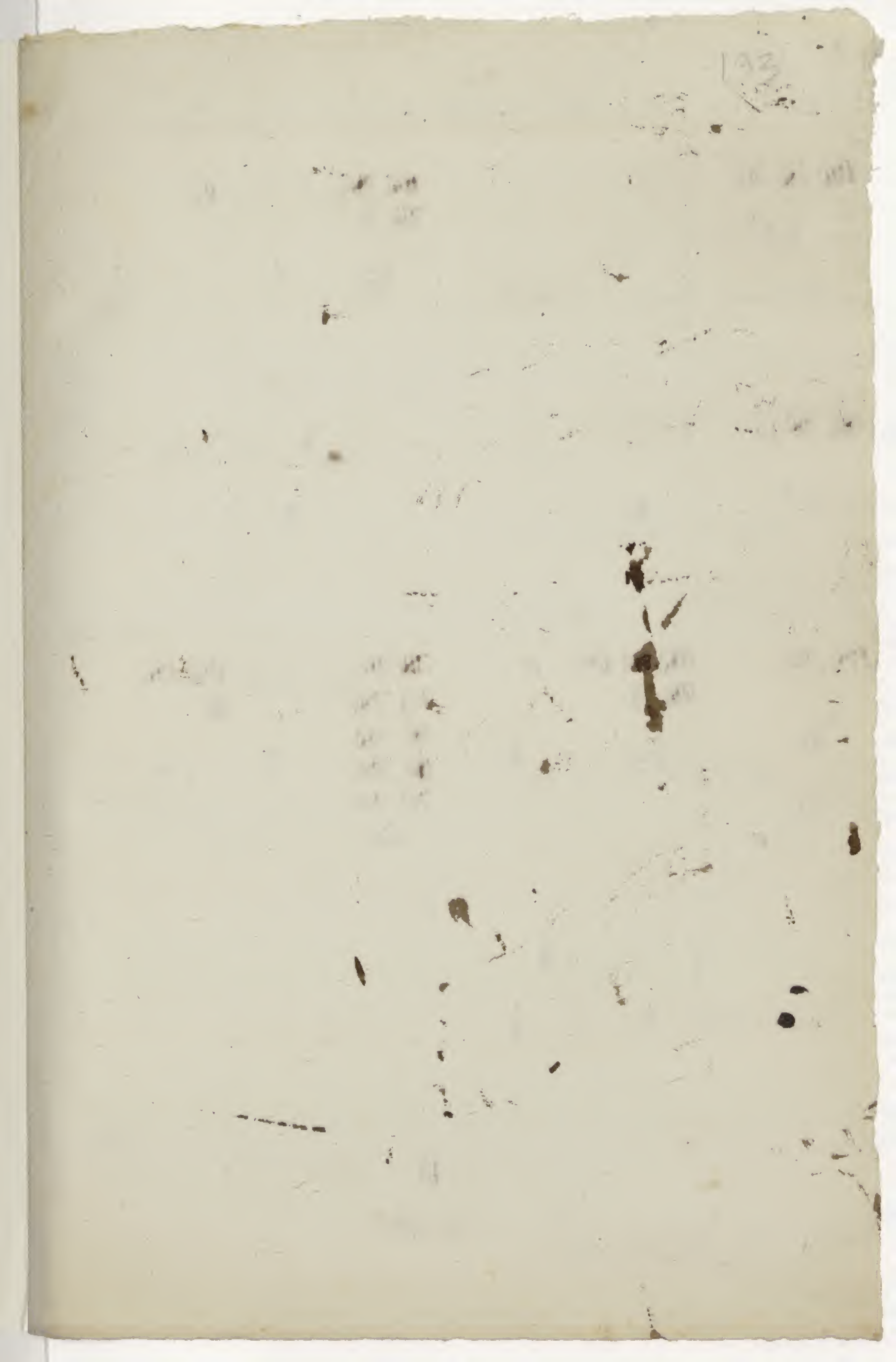
numéro d'ordre navires chargés	navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
	1	10 avril	Rasé, J. M. J.	Eole	brig	162	9	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	Sur lest
1		23 id	Grillet, Jean	le Vautour	Dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de Ste Marthe &
2		27 id	Nisson, J. J.	Louise	brig	163	8	Dunkerque	Dunkerque	id	J. chèvre chardons
3		id id	Christ'fleurs, L. E.	Sémaphore	id	132	7	id	Bordeaux	id	vin, café, verdet
4		9 mai	Lenol, Pierre	Ariane	id	79	6	Havre	Havre	id	vin de champagne
5		id id	Fedoré	Antoinette	3 mâts	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin, cochenille
6		11 id	Hébert, Nicolas	le Czar Pierre	Brig	176	10	Rouen	Rouen	Riga et St Pétersbourg	vin, chardons
7		id id	Lefez, J. N.	Louise	id	267	12	Brest	id	St Pétersbourg	tabac, vin
8		id id	Rouf, Jean	le Jne Dauphin	id	77	6	Blaye	Bordeaux	id	bois de Ste Marthe, verdet
"	2	id id	Merlin, J. F.	le Commerce	id	177	9	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
9		12 id	Lussau, Pierre	les 2 Frères	id	76	6	l'Ile d'Oléron	Rouen	Stettin	vin de Champagne
10		id id	Gauthier	Louise	3 mâts	211	11	Cette	Havre	St Pétersbourg	Chardons,
11		id id	Lefeuille, L. F.	l'Entreprise Louise	id	242	12	Rouen	Rouen	id	vin
12		id id	Exmelin	la Bonne Mère	Brig	161	7	id.	id.	id	vin, chardons
13		id id	Gauvin, J. A.	La Réunion	id	167	9	Dunkerque	Dunkerque	id	vin de champagne
14		13 id	Gay, Michel	Alexandre	Goëlette	120	7	Bordeaux	Rouen	Dantzig	vin
15		14 id	Frémont, L. G.	Fulgor	Brig	221	12	Havre	Havre	St Pétersbourg	riz, librairie, gravures, chardons
16		24 id	Chassenez	Laure	id	76	7	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, vif argent, cochenille, gom[me]
"	3	id id	Leprêtre, P.	la Clarisse	Goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
17		25 id	Damiens, A. F.	les 2 Adèles	Brig	171	10	Havre	Havre	id	parfumerie, librairie, gomme
"	4	id id	Serasseur, A. L.	Sophie	Galiote	205	10	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
18		30 id	Clemenceau	Louise	Brig	179	9	Rouen	Rouen	Libau	vin de Champagne
"	5	31 id	Vanguet, L.	Les Louises	Goel.	136	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	Sur lest
19		1er juin	Lefort E. O.	Adèle Celina	id	109	7	Rouen	Rouen	id	vin, chardons &
"	6	3 juin	Legras, C. J. F.	la Bonne Aventure	3 mâts	179	10	Dieppe	Dieppe	id	Sur lest
20		6 id	Aubrée, L. A.	Celestine	Brig	163	9	St Malo	Rouen	id	vin, chardons
21		10 id	Parentot, E. L.	Nérée	3 mâts	148	9	Havre	Havre	id	vin, chardons, indigo
22		11 id	Pineau, François	la Marie	Brig	77	8	Nantes	Noirmoutier	Narva	Sel
	7	12 id	Lacouture, Armand	Pierre Amélie	id	170	10	Bayonne	Hambourg	Riga	Sur lest
	8	id id	Loir, Pierre	Achille	id	143	8	Cherbourg	Cherbourg	St Pétersbourg	id.
23		id id	Gaudin, M. L.	Le Messager	Dogre	110	7	Rouen	Havre	id	vin de champagne
24		14 id	Lail, J. L.	Le Navigateur	Brig	154	9	Calais	Rouen	id	vin, chardons
25		20 id	Gouriet, Bernard	le Renard	id	78	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin
26		21 id	Le Marchand	l'Etoile du Nord	id	79	7	Havre	Havre	Rostock	vin, melasse
	9	26 id	Demay, Ch. Jac.	L'Iris	id	110	7	Dunkerque	Boulogne	St Pétersbourg	Sur lest
	10	id id	Noël	Le Théodore	id	191	8	St Malo	Rouen	id	id
	11	27 id	Bonnieu, Jean Lie.	la Ville de Caen	id	138	8	Caen	Caen	id	id
27		id id	Cornillot, J. F.	Hélène Marie	Ch. Mée	78	7	Auray	Bordeaux	id	bois de Ste Marthe, papier, vin
28		30 id	Darsan, J. Bte	la nouvelle Elisa	Goel.	77	7	Bordeaux	id	id	vin, café, huile, verdet
	12	id id	Lafruite, L. A.	le Saumon	Brig	71	7	St Malo	St Malo	id	Sur lest
29		1er juillet	Le Moël, Joach.	la Jne Uranie	Ch. Mée	66	7	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
30		9 id	Picquet, J.	Caliste	Brig	120	7	Havre	Havre	id	vin
31		id id	Leblanc, G.	Léon	id	132	8	Rouen	Rouen	id	vin, chardons
	13	15 id	Potel, R. C.	le Victor	id	148	8	Dieppe	Dieppe	Stockholm	Sur lest
32		30 id	Braillant, F. J.	Jne Mathilde	Goel.	79	7	Havre	Havre	St Pétersbourg	coton, parfumerie, vin, mécan[iques]
	14	8 août	Nisson, Jn Jacq.	la Louise	Brig	163	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
33		16 id	Heuzé, Pierre	Henry et Louis	id	160	11	Rouen	Havre	id	vin, chardons
	15	17 id	Leprêtre, Pier.	la Clarisse	Goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
	16	id id	Guihomat, J. F.	Clémentine	brig	77	6	St Malo	St Malo	id	id.
34		id id	Oger, J. B.	Automne	id	77	7	Dunkerque	Blaye	id	vin, papier
	17	id id	Corcheau	Roi Courageux	Ch. Mée	105	8	Vannes	Dunkerque	id	Sur lest
35		20 id	Merlin, Jac. Fr.	le Commerce	Brig	176	9	Dunkerque	Havre	id	coton
	18	2 septembre	Loir, Pierre	Achille	id	143	8	Cherbourg	Cherbourg	id	Sur lest
36		id id	Dumont, Aug. L.	le Gd Borgella	id	170	9	Dieppe	Dieppe	Riga	vin
37		3 id	Liard, Arm. Vict.	les Jne Emilie	Dogre	65	6	Honfleur	Honfleur	id	mécaniques
38		4 id	Hébert	le Czar Pierre	brig	176	10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin, chardons
39		7 id	Leborgne, L. A.	la Durance	3 mâts	236	11	id	Havre	id	coton, bois de teinture
	19	8 id	Verrey, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	Riga	Sur lest
	20	id id	Lefloch, J. Fr.	l'aimable Guillemette	Ch. Mée	108	8	id	id	id	id
	21	id id	Lecoste, Joseph	la Belle Annette	id	74	7	id	id	id	id
	22	14 id	Henri, Nic. Mar.	l'Amédée	Brig	77	6	Rouen	Nantes	Libau	id
	23	22 id	Guichon, M. G.	Pierre Antoine	id	118	7	Dunkerque	Dunkerque	Riga	id.
			à reporter			8,308	507				



État du Commerce de France avec la Baltique par le Detroit du Sund pendant l'année 1831.

Importation.

Nature des Marchandises	Danemark	Suède	Lubeck	Mecklb.g	Prusse	Russie	Total.	Droits du Sund		Valeur approximative des Marchandises	Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Fécamp, Abbeville, S.t Valery.	Havre, Rouen, Honfleur, Caen, Granville.	S.t Brieuc, S.t Malo, Redon, S.t Nazaire, Croisic, Paimbœuf, Nantes	Brest, Cherbourg, Lorient	Bordeaux & Bayonne	Cette et Marseille	Alger	France	Total.
								Rbds.	Francs	Francs.									
Bois	3	29	1	"	52	31	116	5,324	13,440	1,544,000	23	22	13	6	20	17	1	12	116
Chanvre, Suif et Potasse	"	"	"	"	"	9	9	2,141	6,209	620,900	2	6	"	1	"	"	"	"	9
Cuivre	"	2	"	"	"	9	11	6,277	18,403	1,840,300	1	10	"	"	"	.	.	.	11
Fer & Goudron	1	33	"	"	"	3	37	5,615	16,284	1,628,400	2	5	18	2	2	3	"	5	37
Grains	"	"	"	2	2	26	30	3,426	9,935	993,500	11	16	2	.	"	"	"	1	30
Marchandises diverses	2	"	"	"	"	8	10	628	1,821	182,100	"	2	7	"	1	"	"	"	10
Totaux	6	64	1	2	54	86	213	23,411	68,092	6,809,200	39	61	42	9	23	20	1	18	213



3	7	8	2	9	6	10	4	5	11	1	
Cette	Marseille	Nantes	Bordeaux	St Martin	Havre	Salon	Dunkerque	Anvers	Rouen	Bayonne	
					Vins						
IIIII, IIIII, IIIII. 15			IIIII, IIIII, IIIII, III 18	I 1	III 3	I 1	IIII 4	.	III 3	II 2	45 — livr. 26.348
					Sel						
IIIII, IIIII, III 13	I 1			II 2	.			IIIII, III 8			24 — livr. 3,410.
					March. diverses						
IIIII, IIIII, 10	IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, III 23	II 2	IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, IIIII, IIIII. 50		IIIII, IIIII, IIII 14				IIIII, II 7.	III 3	109 — livr. 60,574
					Sirop						
	I 1	II 2									3 — livr. 1,590
					Sucre et caffé						
			III 3.								3 — livr. 1,828.

Droits du Sund.

Extrait d'un mémoire historique, statistique et politique sur le péage de l'Ore-Sund, et sur la proposition d'en affranchir le commerce et la navigation de la république française, envoié le 9 frimaire an V.

article 1er.

Origine et histoire du péage jusqu'au commencement du siècle.

L'origine du péage du Sund est la force. On a profité d'une position avantageuse pour rançonner le commerce. Le péage du Sund ne date réellement que des premières années du XVe siècle. Erik VII fit construire à Elseneur une forteresse par le moyen de laquelle il assujétit à un tribut fixe chaque navire qui passait dans le détroit. Cette exaction source de beaucoup de guerres sanglantes, porta Lubeck à jeter trente ans après les fondemens de la ligue anséatique.

Par le traité de 1457 entre Christian Ier et Charles VII roi de France celui-ci parait avoir contribué à maintenir le nouveau tribut

En 1489, les anglais s'engagèrent à payer les droits du Sund.

Par le traité de Spire en 1593, la taxe du Sund fut fixée pour les navigateurs des Pays Bas à un Rose noble (1) ou 25 livres, pour chaque vaisseau.

Ce n'est que 40 ans après qu'on voit le roi Frédéric II faire un réglement uniforme pour toutes les nations, et fixer les droits du Sund proportionnellement au nombre de

(1)

tonneaux de chaque navire.

A cette époque fut construite la forteresse de Cronenbourg pour dominer plus surement la navigation de la Baltique.

Par les efforts des Hollandais les droits du Sund furent réglés définitivement dans le traité de 1645, et plus exactement ensuite par celui de 1701, aujourd'hui encore en vigueur, et base de toutes les conventions postérieures entre le Danemark et les autres nations.

Article II

Quotité des péages du Sund.

Les droits du Sund sont de deux espèces : les uns sont sur le navire, les autres sur sa cargaison.

Le traité de 1701 a fixé les droits sur le Navire à 4 Rigsdaler par chaque navire. Ceux d'une contenance au dessous de six Lasts ne payent que moitié. Il y a quelques autres droits légers pour les officiers de la Douane ; mais leur totalité ne s'élève pas au dessus de dix Rixdaler.

Quant aux droits sur les marchandises, il suffit de renvoyer au tarif dressé en 1645 par les Hollandais. Le droit pour les nations dites favorisées est fixé à un pour cent de leur valeur.

Article III

Mode de perception

Les navires ne sont point visités au Sund, les documens et déclarations des capitaines devant faire foi pour fixer la quotité de la somme à payer. Les formes indulgentes et faciles de la perception nuisent considérablement aux droits ; jamais les déclarations ne sont complètement exactes.

Article 4

Produit du péage.

Les anciens droits du péage étaient le siècle dernier si enflés qu'ils produisaient

au roi de Danemark entre quatre et cinq millions de notre monnaie, mais les Suédois s'en étant fait affranchir par la force, et les hollandais ayant obtenu une diminution considérable, il diminua beaucoup.

D'après l'évaluation portée dans les états de finances de 1786, on le comptait pour la somme de deux millions cinq cent mille livres tournois. La circonstance de la guerre aura pu l'élever même jusqu'à trois millions.

Article V.

« Exemption du péage du Sund; traitement qu'y éprouvent les différentes nations. »

Les Suédois s'étaient fait exempter du droit de péage, par la force des armes, et jouirent de cette exemption depuis 1645 jusqu'en 1720 : les sottises de Charles XII leur firent perdre ce privilège.

L'exemption du péage fut consentie par le Danemark en faveur de la Hollande en 1650, moyennant une pension annuelle de 150 000 florins, mais elle fut révoquée d'un commun accord en 1653.

Un traité de rachat du péage avait été conclu entre l'Angleterre et le Danemark en 1665, moyennant un subside annuel de 120,000 Écus; mais ce traité n'a jamais eu d'effet.

Toutes les nations sont traitées quant au paiement des droits avec la même faveur; les villes anséatiques, les Américains, et ce qui est plus singulier, les Danois, sont les seuls qui n'aient point encore été admis aux avantages des nations favorisées. Ces avantages consistent à payer un quart

de moins sur la totalité du droit fixé par le tarif de 1845.

Article VI

Contestations auxquelles a donné lieu le péage du Sund.

En 1772, le gouvernement danois voulut imposer quelques nouveaux droits pour l'entretien de quelques nouveaux feux sur la côte de Sélande ; mais les nations étrangères refusèrent de s'y soumettre.

En 1776 et 1777, le gouvernement danois détermina l'évaluation des écus de banque espèce en courant, à un taux plus élevé, et prétendit que les droits du Sund fussent acquittés suivant cette nouvelle évaluation qui accroissait le tribut de 3 1/4 p/o ; Mais les déclarations énergiques des ministres anglais et hollandais arrêtèrent l'effet de cette augmentation de taxe, qui fut absolument suspendue.

Article VII

Droits du Danemark sur le péage du Sund

Dans toute question les considérations de justice doivent avoir la priorité sur celles de convenance. La république française appelée à reconstituer le droit des nations, comme à rétablir les droits de l'homme, doit professer et pratiquer cette méthode dans toutes ses combinaisons politiques. Avant donc de rechercher les moyens de nous procurer la franchise du Sund, il convient de s'assurer du droit que nous pouvons avoir de l'exiger, et conséquemment de juger le droit que peut avoir le Danemark à imposer ce tribut à tous les peuples.

Les rois de Danemark ont autrefois

prétendu exercer le domaine suprême sur toute la Baltique qu'ils considéraient comme un grand lac enclos dans leurs Etats. Ils ont en effet exercé, au moins pendant un certain tems la souveraineté absolue sur presque tous les Etats qui bordent la Baltique, tels que le Mecklembourg, la Poméranie, la Courlande, la Livonie, la Suède, la Scanie. Voila leur premier titre, et il est moins illégitime que beaucoup d'autres.

Dans diverses contestations que le Danemark a eu avec la Pologne et les hollandais, il parait avoir formellement renoncé au domaine exclusif de la Baltique. On voit par les articles séparés de la convention de neutralité armée de 1780 entre la cour de Pétersbourg et celle de Copenhague et depuis adoptés par la Suède et par la Prusse, que les quatre puissances ont prétendu non seulement fermer la Baltique, mais soutenir même qu'elle est une mer fermée : ce qui suppose qu'elles en affectent le domaine commun.

L'ancienneté presque immémoriale du tribut et sa jouissance non interrompue peuvent seules être alléguées comme constituant le principal titre de propriété légitime. Le droit de prescription appliqué aux rapports des nations entr'elles, a toujours été avoué par les autorités les plus imposantes en droit public.

Le Consentement formel des états commerçants a été produit aussi comme une preuve de la légitimité du péage du Sund. Mais ce titre est peu solide, car en avouant que les nations ont consenti, on avoue qu'elles peuvent retracter ce consentement.

On a fait valoir en faveur du péage, l'établissement et l'entretien des différens feux et autres signaux maritimes, soit dans le Cattegat, soit dans le Sund pour diriger les navires ; mais tout état maritime doit lui même pourvoir à la sureté de la navigation le long de ses côtes, pour l'intérêt même de son commerce ; où le droit ne devrait il point s'élever au delà des frais que fait le Danemark.

Il résulte néanmoins de tous ces motifs réunis, un droit réel pour le Danemark de continuer à percevoir une rétribution sur les navires qui passent le Sund, et on ne pourrait la supprimer qu'en lui offrant une compensation.

Article VIII

« Possibilité et moyens d'obtenir l'exemption des droits du Sund en faveur de la nation française. »

Ce ne sera jamais volontairement que le Danemark pourra consentir à cette franchise, même en supposant que toutes les nations se réuniraient pour l'y forcer, en y substituant chacune une redevance annuelle et pécuniaire : néanmoins la république pourrait offrir aux Danois des compensations séduisantes, telles que :

1°. des préférences marquées pour les Danois dans nos colonies, à l'exclusion des Américains de qui nous avons à nous plaindre.

2°. la faveur à l'égard des Danois pourrait être étendue à leurs relations avec nos établissemens dans

3°. Si l'Escaut restait fermé encore pour plusieurs nations, afin de ne pas occasionner la chute subite du commerce de la Hollande, on pourrait faire une exception en faveur du Danemark.

198

4° le Danemark qui a eu souvent à souffrir des puissances barbaresques, pourrait trouver dans l'appui de la république un garant de la sureté de son commerce dans la méditerranée.

5° si la loi de navigation décrétée par la convention nationale l'an 2 est maintenue, une des branches les plus intéressantes du commerce danois peut périr ou fleurir selon le parti que prendra à son égard le gouvernement français: il s'agit de la faculté d'apporter en France les marchandises et denrées autres que les productions danoises du côté du nord, celles de la Russie, et dans le midi, celles de l'Italie, de l'Espagne et de l'Afrique. Notre intérêt exige que le Danemark soit excepté des prohibitions de cette loi. Cette faveur serait une compensation importante pour la suppression du droit du péage du Sund. Enfin il est de notre intérêt de favoriser le commerce danois, parceque la balance de ce commerce est toute en notre faveur.

article IX

« Solution de la question si on doit persister à poursuivre cette franchise. »

La négociation à ouvrir avec le Danemark pour la franchise du péage du Sund, ne parait pas susceptible de succès, surtout quand on considère que nous avons d'autres avantages à demander au Danemark pour l'intérêt de notre commerce dans le nord, et pour lesquels nous n'avons à offrir en compensation que ceux qu'on vient d'indiquer. Dailleurs l'affranchissement du péage est presque indifférent pour la république. Car s'il y a douze mille vaisseaux qui passent

annuellement le Sund, et que les droits s'élèvent à 600,000 Rixdalers, comme il n'y a guère que 130 vaisseaux français qui fassent le commerce de la Baltique, l'impot prélevé sur notre commerce n'est guère que de 30,000* somme insignifiante.

Il est encore une considération importante, c'est que le Danemark est une puissance du second ordre, pacifique et sans ambition, dont notre intérêt est d'augmenter les forces plutôt que de les diminuer. Or le revenu du Sund payant les deux tiers de sa marine, son abolition le désarmerait de fait, le ruinerait même et le mettrait dans le cas d'être partagé ou envahi.

Le gouvernement français dans les tems antérieurs à la révolution parait avoir considéré la question présente sous le même point de vue.

Conclusion

Non seulement donc on ne croit pas qu'il convienne de donner suite au projet d'obtenir l'exemption des droits du Sund pour les vaisseaux français ; mais on osera le dire, il est essentiel qu'on ignore même que la question ait été agitée. Nos ennemis n'attendent peut être qu'un prétexte pour l'exiger eux mêmes, et le Danemark en concevrait une défiance incurable, et un éloignement invincible pour tout ce qui lui serait proposé par nous.

Nª. Suivant une lettre du 10 mars 1752 les droits du Sund pour les vaisseaux suédois ne montent guère qu'à 20 ou 30,000 écus par an.

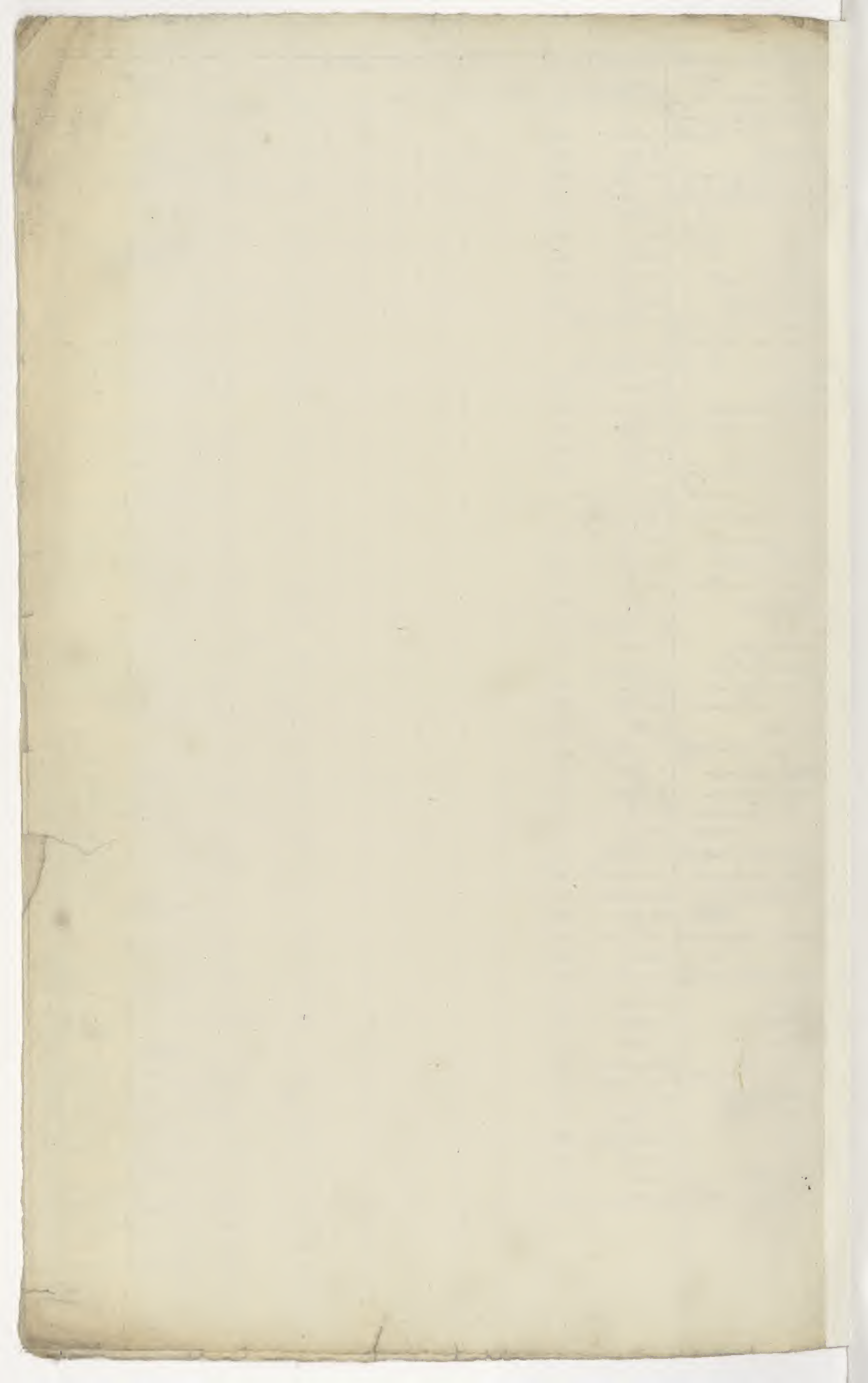
Spécification et calcul comparatif des marchandises non dénommées dans le tarif de Christianople sur lesquelles on prélève un droit fixe d'après le tarif du Sund.

Numéros d'ordre d'après le tarif de la Douane	Dénomination des Marchandises	Droits du Sund en monnaie du pays d'après le tarif			en francs	valeur des marchandises en francs (a)			1 pour % de cette valeur en francs	Comparaison des droits d'après le tarif, et d'après la valeur on prélève		Observations
			Spec.	Stuv.			f	c		en plus	en moins	
5	Piment	100 lb	"	9	" " 90	100 lb	112	"	1 " 12		" " 22	
7	Bois des ancres	1 Schock	1	"								
9	oranges	1 Caisse	"	2								
10	arack	1 Anker	.	6								
11	arsenic	1 Schill	"	12								
14	Soude de varec	1 Schill	.	6								
18	orpiment	100 lb	"	9								
21	rubans de fil	50 lb	.	30								
22	id. de soye	1 lb	.	5								
23	id. fleuret	12 lb	"	30								
431	poivre	12 tonnes	"	12								
25	Baratte de soye	8 Pièces	.	36								
54	espèce d'étoffe	24 Pièces	"	30								
55	pièces de bois dan.se	25 pièces	.	30								
36	mousse ~~d'Islande~~ de montagne	1 Schill	"	9								
40	blanc de plomb	1 Schill	.	6								
78	lièvre	1 Last 12 Tonnes	"	12								
43	cuivre battu	1 Schill	"	6								
61	plancher	1000 Pièces	.	36								
62	id.	1 Schock	.	24								
67	eau de vie de grain	12 Tonnes	1½	.								
71	mât de beaupré	1 Pièce	.	8								
75	bouldan (étoffe)	8 Pièces	.	30								
81	Cacao	100 lb	.	24								
83	Café	100 lb	"	24	2. 40	100 lb	80	"	" " 80	1 " 60		
84	calmanc (étoffe)	24 Pièces	.	30								
89	Poil de chameau	50 lb	"	30								
93	Poil de lapin	50 lb	"	30								
99	Cardemome	100 lb	.	36								
101	Cassia fistula	100 lb	.	36								
102	Cassiant (étoffe)	24 Pièces	.	30								
103	casimir	8 Pièces	.	36								
104	Chataignes	36 Boisseaux	.	36								
107	ciment	1 Last 6 Schill	.	36								
108	chalon (étoffe)	24 pièces	"	30								
109	Cidre	1 Oxhoved	"	12								
111	citrons frais	1 Caisse	"	2								
114	coriandre	800 lb	"	36								
116	cubèbe	100 lb	,	12								
539	gouttières en bois	25 Pièces	.	36								
130	draget (étoffe)	24 Pièces	.	30								
551	fil de fer et d'argent	1 lb	"	5								
142	bloc de bois chêne	25 Pièces	.	36								
265	ancre	1 Schill	.	4								
267	pièce en fer	1 Schill	.	4								
268	canons	1 Schill	"	4								
269		1 Schill	.	4								
273	enclume	1 Schill	"	6								
274	hache	1 Schill	"	6								
277	outils de fer	1 Schill	.	6								

(a) C'est la valeur des marchandises du lieu où le navire les a prises, le droit non compris. Le Specie Rbd. est évalué seulement à 5 f. et le Stuver à 10 c. quoiqu'ils valent réellement davantage.

Numéro d'ordre d'après le tarif de la Douane	Dénomination des marchandises	Droit du Sund en monnaie du pays d'après le tarif		en Francs		Valeur des marchandises en Francs		1 pour % de cette valeur en Francs		Comparaison des droits d'après le tarif, et d'après la valeur en plus	ou moins	Observations
281	Poêles	1 Schild	„ 6									
280	fonte de fer	1 Schild	„ 6									
279	fer travaillé	1 Schild	„ 6									
140	vinaigre de pomme	2 Oxhoved	„ 9									
556	cercle de bois	5 Schok	„ 9									
202												
155	feutre	24 pièces	„ 30									
165	étoffe p. pavillon	24 pièces	„ 30									
168	toile ~~de hollande~~ à voile de russie	40 pièces	„ 30									
171	flanelle	24 pièces	„ 30									
172	gaze	12 lb	„ 30									
180	futaine	24 pièces	„ 30									
188	coton filé (twist)	50 lb	„ 18									
189	fil de poil de chameau	50 lb	„ 30									
189	fil de turquie	50 lb	„ 30									
191	gaze	12 lb	„ 30									
203												
206	gruau d'orge	12 tonnes	„ 36									
209	manne	100 lb	„ 9									
210	orge mondé	200 lb	„ 9									
214	b (couleur)	100 lb	„ 12									
219	plomb de chasse	100 lb	„ 4									
216	pièce de bois p. ancre	1000 pièces	„ 16									
255	colle de poisson	100 lb	„ 6									
248	peaux de Rennes	1 Dizaine	„ 9									
231	bois (de teinture)	800 lb	„ 30									
id	id. id	800 lb	„ 30									
id	id. id	800 lb	„ 30									
236	bois Franshols	43 Schok										
237	bois de campêche	1000 lb	„ 36									
238	bois Kielholt	25 p.ces	„ 36									
239	id. Splitholt	150 p.ces	„ 3									
240	id Treetzholz	1 Schok	„ 24									
292	tripes	1 Tonne	„ 3									
293	veaux	1 pièce	„ 24									
301	Kersey étoffe	16 pièces	„ 30									
308	fonte de cloche	1 Schild	„ 24									
309	Kluberbaume	comme des mâts										
312	billes	1 pied	„ 18									
313	batons	1 Schok	„ 1									
318	Cobalt	100 lb	„ 3									
319	vaches	1 pièce	„ 36									
326	bois Kultringer	10 pièces	„ 4									
327	réglisse	100 lb	„ 9									
328	Lampers	12 lb	„ 30									
366	ognons	2 Tonnes	„ 3									
345	cuir non préparé	10 Dizaines	„ 36									
349	cuir verni	1 Dizaine	„ 6									
336	lentilles		„									
337	— — étoffe		„									
338	mèches à canon	1 Schild	„ 9									
369	maquereaux	1 Laston / 12 Tonnes	1¼ „									
372	oxide de plomb	100 lb	„ 9									
378	canon de métal	1 Schild	„ 24									
382	semence de pavot	1 [illegible]	„ 6									
383	— — étoffe	24 pièces	„ 30									
384	mousseline	8 pièces	„ 30									
388	ailes de moulin	1 Pièce	„ 8									
394	mousseline	8 Pièces	„ 30									
395	id.	16 Pièces	„ 30									
391	lamproie poisson	1 Tonne	„ 8									
409	bœufs	1 pièce	„ 36									
400	Ocre	200 lb	„ 9									
404	étoffe	24 pièces	„ 30									
406	oranges fraîches	1 Caisse	„ 2									

407	Orléans couleur	100 lb	"	9
413	futaine, étoffe	24 Pièces	"	30
416	perpetuelle, id	24 Pièces	"	30
419	planches de sapin de 15 à 20 pieds	1 Schok	"	24
423	pluche	8 pièces	"	36
426	poutres à pompe	25 Pièces	"	36
435	pièces de bois p. navires	1 Schok	"	24
433	id — id.	1 pièce	"	8
438	étoffe	24 pièces	"	30
439	ratiné id	8 Pièces	"	36
440	toile à voile	40 Pièces	"	30
442	rhubarbe	100 lb	"	36
446	pièces de bois p. navires qu'on met dans le gouv. au	1 Schok	1½	"
447	id — id. id	1 Schok	1	"
455	rhum	1 Oxhoft	"	24
466	sel de norwège	18 tonnes	"	24
"	sel de portugal	1 Laste	"	24
"	sel anglais	1 Last	"	24
"	sel de sicile & sardaig.	1 Last	"	24
"	sel de Mecklenb.	1 Last 12 ton. ou 36 lb	1	"
"	sel de Wiliczka	1 Last ou 12 ton. ou 36 lb	1	"
469	salsepareille	100 lb	"	36
472	toile à voile	8 pièces	"	30
478	soye travaillée	12 lb	"	30
479	organsin	8 lb	"	15
488	soude	2 ton. [illegible] Schiff	"	5
489	verde gris	100 lb	"	9
490	pièces de bois	10 pièces comme des poutres		
491	id. de 36 pieds	75 pièces	"	30
492	id ordinaire	1000 Pièces	"	16
498	épiceries	25 lb	"	9
509	Douves du fond de bar. = ique	25 Schok	"	3
563	~~[illegible]~~ taureaux	1 Pièce	"	36
513	étoffes de soie	8 Pièces	"	36
514	id de laine	24 Pièces	"	30
516	poisson	1 tonne	"	2
541	chandelles de suif	1 Schiff	"	6
549	vieux cordages	10 Schiff	"	36
542	assiettes de bois	20 Schok	"	8
578	étoffe	24 Pièces	"	30
144	graine de genièvre	1 Last ou 12 ton.	"	30
145	id. id.	800 lb	"	36
147	pièces de bois de genièvre	1000 Pièces	"	16
592	bougies	1 Schiff	"	36
589	boiseries	1 Schok	"	24
584	tartre	1 Schiff	"	6
585	vesces ~~ou~~	1 Last ou 12 tonnes	"	12
258	poisson	1 Last ou 2 [illegible] Pièces	"	12
577	peaux de loups	100 Pièces	"	36
192	poil de chèvre	1 Schiff	"	9
595	zink	1 Schiff	"	24
596	id.	100 lb	"	3
528	sucre brut	100 lb	"	9
562	biscuit de seigle	1 Last 12 Tonnes	"	12



	Tol Rolle in den Oresont		Tarif des droits du Sund
	Fisch en andere vette ook gesout Waren		Poisson et autres marchandises grasses salées
1	Een Last Boter	1 Rdal. een ort	1 last de beurre
2	Een Last of acht Ahm Honingh		1 last de 8 Ahm de miel
3	Ses Schippond Speck	3 Rigsort	6 Shippund de lard
4	Ses Schippond Kaes	½ Rigsdaler	6 Schippund fromage
5	Een Last Koeyenvet	3 Rigsort	1 last de graisse de vache
6	Een Last of 8 Oxhof. Traen		1 last de 8 Oxhof huile de poisson
7	Een Last Spans Zout	½ Rigsdaler	1 last sel d'Espagne
8	Een Last Frans Zout		1 id. id. de France
9	Een Last Vleesch	3 Rigsort	1 last de viande salée
10	Een Last Haringh	½ Rigsdaler	1 last de Harengs
11	Een Last dorsch of Cabliau	een Rigsort	1 last de cabliau
12	Een Last of 20,000 gedroogde Botten of Schollen		12 1 last de 20,000 plies (ou turbots) séchées
			" 1 id.
13	Een Last Rootscher of Stockfisch	Derdehalf Rykort. 2½ Rigsort	13 1 last Stockfish
14	Een Last Sporder (Congres) (Maquereaux?)		1 last de Congres.
15	Een Last Ael of 6 Vaten		1 id d'anguilles de 6 tonneaux
16	1000 gedroogde Visch, gesouten Visch of Aberdeen		1,000 poisson séché, salé d'Aberdeen
17	Een Last Steur of 6 vaten	1 Rigsdal een Oort	1 last de sturgeons de 6 tonneaux
18	Een Last Salm	1 Rigsd. een Ort	1 last de saumon
19	Een Last Raf	3 Rigort	19 1 last de Raffe.
20	8 Lasten Strooboecking of gesockten Haringh, 20 Stroo op 't Last	½ Rdal	8 lasts de harengs saurs, en comptant 20 strov par last
21	Ses Schippond Talck	3 Rigsort	6 Schippund de suif
22	Een Last of 12 Tonnen Luneburger Zout.		1 last de 12 tonneaux de sel de Lunebourg
	Koorn		Grains
23	Een Last Terwe	1 Rigsdaler	1 last de froment
24	Een Last Rogge	½ Rigsdaler	1 last de seigle
25	Een Last Garts	½ R. daler	1 id. d'orge
26	Een Last Meel		26 1 id farine
27	Een Last Mout	1½ Rigsort	27 1 id drêche
28	Een Last Haver	1 Rigsort	1 id. avoine
29	Een Last Erweten		1 id pois
30	Een Last Havergort		1 id gruau d'~~orge~~ d'avoine
31	Een Last Roggenbrot		1 id pain de seigle
32	Een Last Touwen tweeback	1½ R. ort	1 id biscuit de froment
33	Een Last Bockweyte	1 R. ort	1 id sarrasin
34	Een Last Bockweytergort	1½ R. ort	1 id gruau de sarrasin
35	Een Last Gierst	2½ R. ort	1 id. millet

36 Een Last Nooten .. .. 1 R. ort		1 last de noixtte.
37 Een Last appelen .. ½ R. ort.		1 last depomme.
38 Een Last Mostersaet .. 2½ R. ort		1 id. semence de moutarde
39 Een Last Walnooten, 36 Bossaaux of 18 Tonnen .... 1 R. ort		1 id de noix, 36 boisseaux, ou 18 tonneaux
Alderhande Waren		marchandises diverses
40 Een Schippond Was .... .. 3 R. ort		1 schippond de cire
41 Ses Schipp. Harpuys .... 2½ R. ort.		6 id. résine
42 Een Schipp. Donsveeren	3 R. ort.	1 . id. Edredon Duvet.
43 Ses Schipp. gemeene Veeren		6 id. plume ordinaire
44 Vier Schipp. fyne Wolle		4 id laine fine
45 Ses Schipp. groove Wolle 2½ R. ort		6 id laine ordinaire
46 Een ~~bal~~ Vatt of 30 dosyn Caerden .. 1½ R. ort		1 tonneau ou 30 douz.^ne^ ~~chardons~~ cartes
47 Een ~~bal~~ vat Vilthoeden ...... 1 R. ort		1 tonneau de chapeaux de feutre
48 Acht Schipp. Vlock of Scheurwolle	3 R. ort	8 schippond de bourlanice .. bourre tontice
49 Een Sack Boomwolle, weegen de 200 Pont		1 sac de coton du poids de 200 livres
50 Een Last of 12 schipp Potasche .. 1 Ri. daler		1 Last de 12 schippond potasse
51 Een Last Weed-asche .. 1 R. ort		1 last de cendre de guedre
52 Een Last groven Bant, Teer of Pek. 1½ R. ort		1 last de gros goudron ou de poix
53 Een Last kleyne Teer of Pek. .. 9 S. Schillin		1 last de petit goudron ou poix
54 Acht Korven of Kisten Frans, Hessisch of Dantziker Glas .... 2½ R. ort		54 8 corbeilles ou caisses de verres de france, de la Hesse ou de Dantzig
55 Dertich Schock Vlessen	2½ R. ort	55 30 soixantaines de carreaux a paver
56 Duysent Voet Steen		1000 ~~pieds de~~ pierre de pieds.
57 Een Vat of 2 Pypen met Vlessen. 1 R. ort		57 1 tonneau ou 2 pipes de carreaux
58 Ses Schippont Hoppe 3 Ri. ort		6 schippond de houblon
Vlasch ende Hennep		Lin et chanvre
59 Een Last of ses Schippont Vlasch of Hennep .... 1 R. daller		1 Last ou 6 schippond de lin ou chanvre
60 Vier Schippont Heyligh of Matte Vlasch 1 R. daler		4 schippund heyligh ou lin en natte
61 Een Schippont geheekel Vlasch	3 R. ort	1 schippond de lin peigné
62 6 Schippont Cabelgarn, Cabel-touw, Cabel-tros end Takel		62. 6 schippond fil à cable, cables et cordages
63 Een Schipp. gesponnen Werck-garen		63 1 schippond fil ordin.^re^ d'étoupes
64 Vier Schipp. Vlassen Garen		64 4 schippond fil de lin
65 Thien Schippont Vlassen, of Hennepen-werk		65 10 schippond étoupes de lin ou de chanvre
66 Een Last Vlas-saet		66 1 last de semence de lin.
67 Een Last Rapensaet		67 1 id. de colza dor de navette.
68 Een Last Hennepsaet .... 1½ R. ort		68 1 id semence de chanvre
69 Een Vat Canariensaet ..... ½ R. ort		69 1 tonneau graine de canarie
68 Kooper, Tin, Loot ende Yser		Cuivre, étain, plomb & fer.
70 Een Schipp. Kooper ...... ½ R. daler		70 1 schippond cuivre

202

71	Een Schipp. of een Korf		71	1 schippund ou 1 corbeille d'étain
72	Een Korf met Geel Kooper= (met Gyl) werk	½ R. daler	72	1 corbeille de laiton travaillé
73	Ses Schipp. of en voeder Loot		73	6 schippond (ou charge) de plomb
74	Acht Vaten met Blick		74	8 tonneaux de fer blanc
75	Ses chipp. Staven-Yser		75	6 schippond de fer en barre
76	Een Last ofte twaalf Schipp. Osmund-Yser		76	1 laste ou 12 schippond fer ~~fondu~~ (Osmund yser)
77	Sesschipp. Kogels		77	6 schippond boulets
78	Ses Schipp. Ysere Cachelovens		78	6 schippond, poêle, en fer
79	Vier Schipp. Ysere Platen	½ R. daler	79	4 schippund feuilles de fer
80	Acht Schipp. of Oxhoofden oudt Yser		80	8 schippund ou Oxhof vieux fer
81	Ses Schipp. Gotelinghs Geschut		81	6 D. Gotelinghs Geschut (Canons)
82	Ses Tonnen Hollandtsche spyckers		82	6 tonneaux clous d'hollande
83	Ses Centenaer Stael		83	6 quintaux d'acier.
84	Een Korf of vat met Staeldraet		84	1 corbeille ou tonneau avec fil d'acier
85	Ses Schipp. Ysere Banden tot Wyn vaten		85	6 schippund cercles de fer, pour les tonneaux de vin
86	Ses Centenaer Lubse Spykers		86	6 quintaux de clous de Lubeck
	Kryghsch-Ammunitien.			**Munitions de guerre.**
87	Hondert Sweert-klingen	½ R. daler	87	100 lames de fer
88	Hondert Geveston	8. Lub. schel.	88	100 gardes d'épée
89	Vier hondert spies-stocken	½ R. daler	89	400 bâton de lances
90	Vyftig Slagh-Swaerden	½ R. daler	90	50 larges épées
91	100 Harnassen	1 R. daler	91	100 cuirasses
92	50 Stormhoeden	½ R. ort	92	50 casques
93	100 Hellebaerden	½ R. daler	93	100 halebardes
94	(Spies-ysers 100)	½ R. ort.	94	100 fer de lances
95	Een Kist met 100 Musquetten	½ R. daler.	95	1 caisse avec 100 mousquets
96	Vier Dosyn korte Roers		96	4 douzaines canons à carabines
97	15 Curassen		97	15 cuirasses
98	Ses Centenaer Salpeter ofte Kruyt	3 R. ort	98	6 quintaux de salpêtre ou poudre
99	Een Last ofte 12 Schipp. Swavel	1 R. daler	99	1 last ou 12 skipond soufre
	Hout-Waren.			**Marchandises de bois**
100	Een groote Scheeps mast van 15 palmen, en daer boven	½ R. daler	100	1 grand mat de 15 palmes & au dessus
101	Een kleyne Mast of Spyr	8 Lub. schel.	101	1 petit mat ou spar
102	25 Vlagge-Stengen ofte Smaal spyren	2½ R. ort	102	25 spar ou baton de pavillon
103	Een groot hondert Klapofte hout	1 R. daler	103	1 grande centaine de merrain pour pipes (douves)
104	Een groot hondert Vat-hout.		104	1 grande centaine de bois merrain pour tonneaux
105	Hondert Coursch Wagenschotten	1½ R. ort	105	100 panneaux merrain de Courlande
106	Een Schok groote Eycken-plancken	1 R. daler	106	1 soixantaine grande planches chêne

107	Een Schock Pruysche ofte Statynsche Deelen	3 R. ort	107	1 soixantaine planche de prusse ou de Stettin
108	1000 Latten	8 Lub. schell	108	1000 Latte
109	Tien groote Eycken Balken	2½ R. ort	109	10 grandes poutres de bois de chêne
			"	20 poutres de bois de sapin,
110	Twintich Vuuren Balken		110	20 poutres de Sapin
111	Een Last Kisten	1½ R. ort	111	1 last caisses vides
112	Een Nestel ofte 12 Cypres-kisten . . .	3 R. ort	112	1 "Nestle" ou 12 caisses bois de Cypre
113	Een Korf geschilderde Kistjens	1½ R. ort	113	1 corbeille avec des petites caisses peintes
114	Een schok groote Riemen	1 R. ort	114	1 soixantaine grandes rames
115	Een Schok Barckhoute ofte dubbelde = Eycken Planken	1 R. daler	115	1 id. doubles planches de chêne
116	1000 van de de noorwegsche of Schwedsche Deelen	3 R. ort	116	1,000 planches de norwège ou de Suède . . . .
117	Een Schok ~~smal~~ smalle Riemen	3 L. schel.	117	1 soixantaine de petites rames.
118	Veertich Schok Schoppen	3 R. ort	118	40 soixantaines hoyaux
119	Twintich Schok Mouden . . .		119	20 id. cuvettes de bois
120	Een groot houdert Pypenstaven		120	1 grande centaine douves pr pipes
121	40,000 Schepe-nagels	3 R. ort.	121	40 000 clous de navire en bois
122	Dertich Bondels Corcks		122	30 paquets ou balles de liège
123	Twintich Schok Tallieuren . . .		123	20 soixantaines de Tranchoirs.
124	2000 Hoep Stoken	8 Lub. sch.	124	2,000 perches de houblon
125	25 Krom-houten ofte Knien . . .		125	25 courbes ou genoux
126	30 Swarte-posten	3 R. ort	126	30 posteaux.
127	Houdert Bootsteven	½ R. daler	127	100 ~~Gaffe~~
128	40 stucken Berkken ofte Eschehout .	3 R. ort	128	40 pièces bouleau ou frêne
129	Houdert Pruisch Wagen-scholten .	1 R. daler	129	100 bois ou paneaux lambris de Prusse
	Wildt - Waren			**Pelleteries**
130	Een Timmer Maertervellen	2½ R. ort	130	1 NB "Timmer" peau de martre
131	Houdert Bever-vellen	1 R. ~~ort~~ daler	131	100 peaux de castor
132	Houdert Vossen-vellen	3 R. ort	132	100 id. de renard
133	Houdert Otter-vellen	1½ R. daler	133	100 id. loutre
134	Twintich Timmer Hermelynen		134	20 Timmer id. hermine
135	Duysent Grauw-werk NB		135	1000 id. de petit gris
136	Duysent Ulcke ofte wilde Katten-vellen		136	1000 id. Chats sauvages.
137	Sesthien dosyn Romeyn-vellen		137	16 douzaines peaux ~~de~~ romains
138	2000 swarte Conyns vellen	3 R. ort	138	2000 peaux lapin noir
139	4000 grauwe Conyns-vellen		139	4000 id. id. gris
140	Houdert Ryksdalers aen Sabelen		140	100 Rigsdaler valeur peau ~~martre~~ Zibeline
	Huyden en Vellen			**Peaux, & Cuirs.**
141	4 deckers Elants-huyden		141	4 dizaines peau d'Elant
142	4 deckers Herts-huyden		142	4 " id cerf
143	Twintich deckers Bocks-vellen	3 R. ort	143	20 " id bouc
144	30 deckers Kalfs-vellen		144	30 " id veau
145	1000 groote Schaeps-vellen		145	1,000 grandes id mouton

203

146	2000 Lammer-vellen	3 R. ort	146 2000 peaux d'agneau
147	4000 jonge Bocks-vellen		4000 id. jeune bouc
148	1000 Geyte-Vellen		148 1000 id chèvre
149	1000 witte Leeren		149 1000 cuir blanc
150	10 decker Seems-leer		150 10 dizaines peau à la chamois
151	6 decker Spaens-leer		151 6 " peau d'Espagne
152	20 decker Bessaen-leer		152 20 " peaux de basane
153	10 decker Rusche-vellen, of Rotlast		153 10 " peaux russe de
154	6 decker gesoute of bereyde Huyden		154 6 " peaux salées ou préparées
155	10 decker drooge Huyden		155 10 " id séchées.
156	1000 Paer Rusche Hantschoenen		156 1000 paires gants russes
157	400 Pont Sool-Leer		157 400 livres cuir à semelle
158	800 Pont Afval		158 800 " débris de cuir rognures
159	4 decker Ossenhuyden of Juchten		159 4 peaux de beuf ou vache de russie
	Fluweel, Syden-waren, en Laecken.		Velours, soiries et draps
160	Twee Stucken Brokade	3 R. ort	160 2 pièces de brocard.
161	4 Stucken fyn Fluweel		161 4 pièces de velour fin
162	8 Stucken Engels of Inlands-Laecken		162 8 pièces de drap anglais ou hollandais
163	8 Stucken dubbelde Sayen		163 8 pièces de double sai
164	8 Stucken half Fluweel		164 8 id. de mi velours
165	8 Stucken Satyn		8 id. Satin
166	8 Stucken Zyde Borat		8 id. de borat de soie
167	8 Stucken Taffetas....		167 8 id. tafetas
168	8 Stucken Caffa.....		168 8 id Caffa
169	16 Stucken Engels dosyncke, vierloot of Inlandts grof Laecken		169 16 pièces Douzaines d'Angleterre & ~~ou~~ drap ordinaire de hollande
170	12 Stucken Baey.......		170 12 pièces de Boye ou Frise
171	10 Stucken blaw gemenght Ras	2½ R. ort	171 10 pièces de ras bleu mêlé
172	Een pack of 16 Stucken Schots grof Laecken, Amsterdams, Vlaemsch, of Fransch Laecken		172 1 balle de 16 pièces de drap ord.re d'Écosse, d'Amsterdam, flandre ou France
173	12 Stucken dubbelt Turks Maccayer of Grof-greyn....		173 12 pièces double Maccayer ou gros grain de Turquie
174	24 Stucken Osnabrughsche Carsayen, Grof-greynen, enkelde Zayen, Maccayer, Trip, Bombasynen, Saerdoeck ende Tirenthaey		174 24 pièces de ~~Corset~~ Carsay d'Osnabruck gros grain, simple say Maccayer, Trips, bombassin, ~~serdos~~ serge ou Tirenthey (Tertaine)
175	Een Vat Cramerye		175 1 tonneau ~~différentes marchand.~~ Merceries.
176	12 pont Zyde Frangien, Possementen ende Koorden		176 12 livres de franges de soie, cordons et passementeries.
177	16 Pont Flock-Frangien ...		177 16 livres de franges effilées,
178	4 Dosyn Engelsch, Spaensch, ofte Neurenburger Beddegewaet of Deeckens		178 4 douzaines couvertures de coussins de lit, anglaises, espagnoles ou de Nuremberg.
179	4 Dosyn Peerde deeckens		179 4 douzaines couvertures de chevaux
180	30 Dosyn Lakense Lysten, ofte Selfkanten.		180 30 id. bords de draps lisières.

181	100 Paer fyne Carsaye Coussens		181	100 paires bas fin de cortey
182	30 dosyn grooven Lakense Coussens		182	30 douzaines bas ordinaires de drap
183	60 Dosyn wolle Coussens		183	60 id. id de laine
184	100 Schotsche wolle Hembt-rocken		184	100 Chemises de laine d'Ecosse
185	Een Pack ofte vat 100 Ryckso. waerdigh	2½ R. ort.	185	1 balle ou tonneau de la valeur de 100 Rigsdaler
186	12 Paar Zyde Coussens		186	12 paires de bas de soie
187	50 Paar gebreyde Coussens		187	50 id id. ~~Coton~~ tricotés.
188	6 Pont goude ofte Silvore Passementen		188	6 livres de passementerie en or ou argent
189	100 Pont rouwe Zyde, ongeverwt of ongearbeyt		189	100 livres de soie crue, non teinte et non fabriquée.
	Lindewaet.			**Toiles**
190	Een vat Hollandts Lindewaet		190	1 tonneau de toile hollandaise
191	12 Stucken Hollandts of Slesisch Lindewaet		191	12 pièces de toile de hollande ou de Silésie
192	100 Dreyl-doecken		192	100 pièces de linge ouvré (Treillis) de 3 Aunes de large
193	8 Stucken Camaricks doeck		193	8 pièces de toile de Cameriek Cambray.
194	8 Stucken of rollen dubbel breete Fransch of Danziker Boldavet of Canefas		194	8 id ou rouleaux doubles de Boldavet ou canevas de France ou de Dantzig
195	20 Stucken enkelt Melinghs Boldavet, of Canefas		195	20 pièces de boldavet melings ou canevas simple
196	40 Stucken Haer-doeck		196	40 pièces ~~Haer-Doek~~ toile de crin.
197	Twintich Stucken Linnen		197	20 id toile de lin
198	20 Stucken Pomerse Linnen of Diergedycken	2½ R. ort.	198	20 id. id. de Pomeranie ou de semblable.
199	12 Stucken Rissels Camelot of Damast		199	12 pièces camelot de rissel ou de Damas
200	20 Stucken Dreylingh		200	20 id. de Dreylingh
201	30 Stucken Statyns Linnen		201	30 id. toile de Stettin
202	40 Stucken Cracous Linnen of Bol###kraen		202	40 id. toile (ou Nures) de Cracovie dit Bol###Kraen
203	80 Stucken Swart Werkgaren Linnen		203	80 pièces de toile d'étoupe noire
204	1000 Ellen plets of Pledinghs		204	1000 aunes de ~~pleds ou Pledinghs~~ forte toile ray de toile forme.
205	8 Stucken fyn Beddeeken		205	8 pièces de toile de lit (fin Burail à lit.
206	50 Stucken groove Beddeecken		206	50 id. ordinaires de même (gros burail à lit.
207	8 Balen Papier		207	8 balles de papier.
208	50 Pont Nay-garen		208	50 livres de fil à coudre. —
209	16 Stucken Cattoendoeck		209	16 pièces toile de coton. —
	Kruyt en Specergen			**Drogues & Epiceries**
210	Een Bale of 300 Pont Peper		210	1 balle de 300 livres de poivre
211	300 Pont Geimber		211	300 livres gingembre
212	150 Pont gekonfyte geimber		212	150 livres idem Confit
213	100 Pont Nagelen, Caneel, Noote-Muscaten, Muscate bloemen Folie en Indigo	3. Rigs ort	213	100 livres clou de girofle, Canelle, Noix muscade, fleur de muscade et indigo (Folie).
214	8 Pont Saffran		214	8 livres de saffran
215	Een Last Rosynen of Vyggen van		215	1 last de raisins sec ou figues de

No.		Tarif	
	36 Korven of desthien houdert Pont		36 corbeilles ou 1600 livres
216	Een vat lange Rosynen tot 400 Pont	3 Rigs ort.	216 1 tonneau de raisins sec long de 400 livres
217	400 Pont Amandelen		400 livres d'amandes
218	300 Pont Ryst		800 livres de riz
219	800 Pont Bakelaer		800 id. laurier (grains de)
220	400 hondert pont Tabak		400 id. tabac
221	400 pont Spaensche Zeep		400 id. savon d'Espagne
222	4 balen witte Zeep		4 balles id. blanc
223	Een Last Zeep		1 last de savon
224	400 pont Maniget		400 livres de ~~Maniget~~ Minium (~~…~~)
225	Een ~~Last~~ vat of balen Galnooten tot 400 lb	1½ R. ort.	1 tonneau ou une balle de noix de galle à 400 livres
226	4 Balen Corenthen of 300 Pont	3 Rigs ort.	226 4 balles raisin de Corinthe de 800 lb
227	400 Pont Dayen of Dadels		400 livres de dattes
228	2 Pypen Prymen Lamoenen, Cappers, of Olypen		2 pipes de pruneaux, oranges Capres ou olives
229	1600 Pont Prymen		229 1,000 livres de pruneaux
230	400 Pont Broodt-Suyker		400 id. sucre en pain
231	400 Pont Candy-Suyker = of Confyt	NB. 1½ Riksdaler	400 id. sucre candy ou confit
232	Een vat Syroop	3 Rigs ort	232 1 tonneau de sirop de sucre ou melasse
233	4 Balen of 400 Pont annys of Comyn		233 4 balles de 400 livres d'anis ou Cumin
234	Een Vat of Kiste Poeyer Suyker van 400 Pont		234 1 tonneau ou caisse ~~de~~ sucre en poudre de 400 livres
235	Een dubbelde bale Cinober van 300 Pont	1½ R. daler	235 1 balle double de Cinobre de 300 livres
236	6 Balen verwe, Almagro ofte Crap, van acht hondert Pont	3R. ort.	236 6 balles couleur d'Almagro ou Garence de 800 livres
237	1600 Pont Smak		237 1600 livres de Sumak
238	4 Schipp. Root of verwe van Dantsik		238 4 schippfund de couleur rouge de Dantzig
239	6 Schipp. of 1800 Pont Galmey		239 6 schippfund ou 1800 livres Galmey
240	100 Pont Cochenille		240 100 livres de Cochenille
241	600 Pont Calmus		241 600 id. de Calmus
242	Een Last Root of verwe uyt Sweden	1R. daler	242 1 last couleur rouge de Suède
243	Een Vat Weyde of 3 Schipp.	1½ R. ort.	243 1 last de guede (pastel) de 3 Schipp.
244	6 Schipp. Vitriol of Cooperoot	3R. ort.	6 Schippfund de Vitriol ou rouge de cuivre
245	6 Schipp. Potloot of Gleyde		6 Schippfund de ~~mine~~ blanc de plomb
246	3 Schipp Alluyn		3 schippfund alun
247	6 Schipp. Cooperwater		247 6 Schippfund de couperose
248	30 Pont ~~Steen~~ Bot, of verarbeyden Bernsteen		248 30 livres d'ambre travaillé
249	4 Schipp. geheylde Bernsteen		249 4 schippfund d'ambre rapé
250	3 Schipp. Spitsglas		250 3 id. de ~~verrerie~~ Antimoine
251	400 Pont. Pokhout		251 400 livres bois de gayac

252	400 Pont Calimo of Soethout			400 livres de reglisse
253	800 Pont gomme of Gallas	3 R. ort		800 livres de gomme de Gallas
254	4 Schippond Ingeschar, ofte Verf-Kruyt		254	4 schippund de [illegible]
255	Drie hondert pont Styffel, of een vat van 300 pont	8 Lub. sch.	255	300 livres d'amidon ou un tonneau de 300 livres
256	Dreysent pont Paradies Koorn	2½ R. ort	256	1,000 livres de malaguette où grains de Paradis
257	1000 Pont Brasilien Hout . .		257	1000 id. bois de Brésil
258	20 Stucken gout Peel . .		258	20 pièces de gout Peel
259	300 Pont Lym	1½ R. ort.	259	300 livres de colle
260	Een Vat Lissabonsche Olye . . .		260	1 tonneau d'huile de Lisbonne
261	Een Last of 8 Amen Hennep of Raep Olye	3 R. ort.	261	1 Last ou 8 pièces d'huile de chanvre ou colza [illegible]
262	Een Last of 8 amen Lyn-Olye . . .		262	1 last de 8 pièces d'huile de lin
263	50 Pont quick silver			50 livres de mercure
264	Een Oxhooft Succade . . . 1½ R		264	1 oxhoft de succade ou écorce de citron
265	800 Pont ungersche Pruymen .	1½ R. ort.	265	800 livres pruneaux confites de hongrie
266	Een Oxhoft of 200 Pont Wierook		266	1 oxhoft ou 200 livres encent
267	6 Schipp. Harpuys ofte Terpentyn .	3 R. ort	267	6 schippund de résine ou thérébentine
	Van allerhande Wynen van wat Soorten die oock zyn, ende hier onder niet gespecificeert zynde sal den darthiegsten Penninghe genomen worden.			De toute espèce de vins qui ne sont pas spécifiées ci dessous, on prendra le trentième denier.
268	Een Oxhooft Spaensche Brandewyn	½ R. daler	268	1 oxhoft eau de vie d'Espagne
269	Een Aem Rynsche Brandewyn . .			1 tierce id. de rhin
270	Een Oxhooft Fransche Brandewyn . .			1 oxhoft id de france
271	Een Pyp Wyn-Azyn			1 pipe vinaigre
272	Een Lest Meede	1½ R. daler	272	1 last hydromel
273	8 Oxhoofden Engels Bier of Bier-Azyn	3 R. ort	273	8 oxhoft bière anglaise ou vinaigre de bière
274	Ses vaten Mom of Sopen-bier		274	6 tonneaux de bière drop ou mom
275	Ses Vaten Lugbs Bier	1½ R. ort.	275	6 id. id. de Lubeck
276	Een Last Rostocker, Wismars, of Stralsonts Bier	1½ R. ort.	276	1 last id. de Rostock, Wismar ou Stralsund
277	4 Kisten Venetsche Drinckglasen	3 R. ort	277	4 caisses de verre à boire de Venise
278	Een Mande met Kroesen en Kannen		278	1 manne de poterie
279	400 Pont Olyphants tanden ~~[illegible]~~		279	400 livres de dents d'Elephant
280	Een peert		280	1 cheval
281	Veertigh Vlesch-Kelders		281	40 ~~cantines~~ Etuis à flacon.

Ende sullen alle Ladingen die in de voorstaende Liste niet gespecificeert zyn, gereeckent naar Koopmans gebruyck, ende als het van oudts heer t'allen tyden is geobserveert geworden. Datum Christianopel den 13 Augusti, Anno 1645.

Toutes les autres cargaisons qui ne sont pas spécifiées dans le tarif ci dessus seront calculées d'après l'usage des marchands et comme on l'a observé depuis tous les temps anciens. Donné à Christianopel le 13 août 1645

<u>Voir</u>:

Dictionnaire géographique des ports dont les navires passent le Sund.

Copenhague le 19 février 1834

258

A M. le C^te de Murat, secrétaire de la Légation de France à Copenhague

Monsieur

Je n'ai en effet considéré jusqu'à présent le Sund que ~~comme~~ sous le point de vue commercial, comme un canal unissant la mer du Nord à la Baltique, l'Europe occidentale et méridionale à l'Europe septentrionale et orientale ; et les recherches auxquelles je me suis livré à ce sujet, de même que les renseignemens que j'ai recueillis ont eu, en général un but différent de celui que vous vous proposez d'atteindre. Néanmoins plusieurs des documents et des informations que je me suis procurés pourraient peut être me mettre en état de résoudre une partie des questions que vous voulez bien m'adresser. Mais je ne les ~~[illegible]~~ malheureusement pas ~~[illegible]~~ avec moi ~~[illegible]~~ Copenhague, où je n'ai apporté que les cartes générales de la Mer du Nord et de la Baltique, avec ceux ~~[illegible]~~ rattachés plus spécialement à mon service journalier et aux travaux que le Département m'a demandés, ou peut me demander.

J'ai laissé à Elseneur, entre autres matériaux, outre des notes, mes cartes hydrographiques du Skaggerak, du Kattegat et du Sund, ainsi que les descriptions spéciales et détaillées qui ont été publiées sur ces mers et ces détroits par des amiraux et marins suédois et danois. Or il est indispensable d'avoir sous les yeux pour rédiger le mémoire dont vous avez l'intention

de vous occuper, et pour bien répondre à vos questions, surtout les cartes du Sund, où les bancs qui s'y trouvent, les distances & les différentes profondeurs de l'eau sont indiquées avec soin depuis l'entrée du Kattegat jusqu'à celle de la Baltique. Si vous ne possédiez pas cette carte et l'instruction qui l'accompagne, je vous engagerais à vous la procurer ; ~~vous la trouverez~~ elle se trouve au Dépôt des Cartes et plans (Söekartiv) à Copenhague.

Les deux premières questions

1 – Pendant quelle époque de l'année peut on communément naviguer dans le Kattegat et tenter le passage du Sund ?

2 – Lorsque les vents sont contraires pour forcer le passage du Sund, peut on sans danger tenir la mer dans le Cattegat et y attendre un tems plus favorable ?

ne me semblent pas présenter de grandes difficultés. ~~C'est~~ C'est depuis le mois de mai, et même assez ordinairement ~~Elles~~ depuis le commencement ~~du mois~~ de Mars ~~qu'on navigue dans le Kattegat et qu'on passe le Sund~~, quoiqu'il y ait souvent des tempêtes pendant les premiers jours de ce dernier mois, jusqu'à la fin d'Octobre qu'on navigue dans le Kattegat et qu'on passe le Sund.

~~Le jusqu'à la fin d'Octobre~~

Le Kattegat et le Sund ne sont pas communément considérés comme propres à la navigation pendant les mois de Novembre, décembre, janvier et février. Cependant depuis le mois de Septembre 1831 que je suis arrivé à Elseneur, jusqu'à ce moment la navigation dans ces mers n'a pas été interrompue un seul jour de l'année.

En 1830, ~~par exemple~~ ce fut le 14 Avril que le 1er navire français venant de la mer du Nord – passa le Sund ~~le 14~~ ; ~~avait~~ et ~~celui~~ le navire de la même nation qui

quitta le dernier la Baltique pour retourner en France passa le détroit le 27 novembre
en 1831 le 7 mai et ~~le 28~~ le 28 novembre
1832 — 17 mai et le 12 d°
1833 — 6 mai et le 15 décembre
furent les deux termes extrêmes semblables pour nos navires. J'ajouterai qu'un navire français qui s'était réfugié à Dantzig pour réparer des avaries vient de passer le Sund le 16 du mois courant pour rentrer dans son port.

Les marins expérimentés que j'ai eu occasion de consulter sont d'avis qu'il est à peu près impossible de tenir la mer dans le Kattegat, non pas précisément lorsque les vents sont contraires pour passer le Sund, mais s'il y règne de gros tems; et que pour éviter des avaries ou des naufrages les navires doivent chercher refuge dans les ports de Rensöe, Wingöland ou Warberg sur la côte occidentale de Suède, ou dans celui de Frederikshavn sur la côte Nord est du Jutland.

Je pense, pour répondre à une autre de vos questions, qu'une escadre qui voudrait passer le Sund, le pourrait difficilement sans courir de grands dangers si la nation dont elle porte le pavillon avait à la fois pour ennemis ~~le~~ le Danemark et la Suède, sur tout si les côtes de Suède près d'Helsingborg étaient suffisamment garnies de gros canons (ce qui n'est pas en ce moment) feu de mortiers servis par de bons artilleurs, et si le chateau de Kroneborg sur la côte de Sélande en avant d'Elseneur avait une artillerie respectable et convenablement manoeuvrée. On pourrait

il est vrai effectuer aisément un débarquement car la côte danoise est plate et abordable sur tous les points, et Kroneberg en domine de plusieurs côtés. Au surplus la flotte anglaise a forcé le passage du Sund en 1807, et des navires de cette nation ont rasé le pied de Kroneberg sans ~~avoir à craindre~~ se préoccuper du le feu de cette forteresse qui ne leur a fait je crois aucun mal sérieux, ce qu'il faut peut-être attribuer en partie à l'inexpérience des artilleurs de la garnison.

Pour se rendre du Kattegat dans la Baltique et vice versa de la Baltique dans le Kattegat, il existe deux passages l'un entre les îles (danoises) de Saltholm et d'Amak, et l'autre entre ~~le~~ Saltholm et la côte de Suède, vis à vis de Malmöe. Les navires marchands prennent toujours le premier, et c'est même suivant quelques marins le seul par lequel des vaisseaux de ligne puissent entrer dans la Baltique, quoique le canal appelé Drogden offre des dangers assez grands à cause des bancs de sable qui existent entre les deux îles, ~~[illegible]~~ et qui ont occasionné ~~de~~ beaucoup d'échouemens et de naufrages, ~~malgré~~ les balises et les bouées qui y sont placées, et ~~malgré~~ le secours des pilotes de Dragöe ne les empêchent pas toujours, et ils se multiplieraient bien d'avantage si le Danemark faisait enlever ces balises et les bouées et empêchait les pilotes de Dragöe de prêter leur assistance. Le second passage offrirait peut-être moins d'inconvénient dans cette dernière supposition, mais je ne connais pas

tous les risques qu'on peut y courir,
quoiqu'il me semble avoir lu que les
~~courants portent sur la côte de Danemark~~
courants sont contraires sur la côte de Suède et
que l'eau n'y est pas aussi profonde;
Il ~~doit y en avoir de~~ ce qui n'a pas
empêché, lorsque ~~le Danemark~~ l'angleterre était
en guerre avec le Danemark, les
navires anglais de passer le Sund
~~[illegible]~~ assez près de la Scanie et hors
de la portée des batteries de Kroneborg.
Il doit y avoir cependant des
dangers puisque les batimens marchands
ne s'y engagent pas.
La solution des autres questions demande
des recherches assez longues. Si vous n'êtes
pas trop pressé, je m'en occuperai avec
plaisir. Il sera utile que vous
étudiez les rapports des amiraux anglais
sur les événemens de 1801 et de 1807 insérés
dans l'Annual Register de ces années
ainsi que les comptes rendus de ces mêmes
événemens qui se trouvent dans le
Dagen et dans des écrits publiés par des
témoins oculaires.
Je terminerai en vous disant que les
officiers danois pensent qu'au moyen
des nouvelles fortifications qui ont été
faites depuis 1807, particulièrement à
la batterie dite des trois ~~[illegible]~~ couronnes
(Trekroner), Copenhague est à l'abri
d'une attaque par mer, on doit peu
craindre les résultats.
Je suis fâché de vous donner si peu

d'éclaircissement dans une autre longue lettre. Si j'en recueille de nouveaux je m'empresserai de vous les communiquer

J'ai l'honneur

561

J'ai l'honneur d'offrir mes complimens à Monsieur de la Roquette et de lui envoyer la note dont je lui ai parlé. quelques unes des questions sortant peut être du cercle habituel de ses études, je suis loin de vouloir lui demander la solution de celles qui pourraient l'entraîner à des recherches trop longues ou trop pénibles, mais tous les renseignemens me seront précieux et quels qu'ils soyent, je les accueillerai avec reconnaissance

G. de Mourat

16 fev. 34.

Un point fort essentiel que j'ai oublié de mentionner à M. de la Roquette c'est le nombre de matelots que la marine marchande pourrait fournir aux besoins de l'amirauté en cas de guerre. Les travaux habituels de M. de la Roquette doivent lui avoir procuré à cet égard des données très précises qu'il seroit fort aimable à lui de me communiquer en les accompagnant de quelques renseignemens sur la législation des gens de mer considérée sous le

point de vue qui m'occupe un moment - j'entends parler la presse telle existe comme en Angleterre ou enfin le mode de recrutement quel qu'il soit. —

J'ai l'honneur de renouveller à Monsieur de la Roquette l'expression de tous mes sentiments.

G. de Morand

23 fev.

Notes pour servir à un mémoire sur les moyens d'attaque et de défense de l'entrée de la Baltique et notamment du passage du Sund.

Pendant quelle époque de l'année peut on commodément naviguer dans le Cattégat et tenter le passage du Sund ?-

Lorsque les vents sont contraires pour forcer le passage du Sund, peut on sans danger tenir la mer dans le Cattégat et y attendre un temps plus favorable ?

Une escadre qui ne rencontrerait, à son entrée dans le Sund, d'autre obstacle que le feu des forts sur la Côte de Zélande & celle de Suède, courerait-elle de grands dangers & y serait elle exposée pendant long temps ?-

une fois le passage entre Elseneur et Helsingborg franchi (A) une escadre a-t-elle d'autres dangers à courir & ne peut elle pas (quelque soyent les vents) passer assez au large de Copenhague pour éviter le feu des batteries de cette place !

(A) la distance est estimée à 2600 mètres ou 1330 toises environ)

Si l'escadre ennemie venait de l'intérieur de la Baltique, quels moyens de défense aurait on à lui opposer (par terre) soit pour l'empêcher d'insulter Copenhague, soit pour lui fermer le passage du Sund entre Elseneur & Elsingborg !

B En temps ordinaire, combien l'état emploie-t-il d'argent à sa marine? - Combien au personnel? Combien au matériel? -

Dans les deux cas de l'attaque par le Cattégat ou par la Baltique, quels seraient les moyens de défense du Danemarck sous le rapport maritime? - On entend par là, combien de bâtimens de tous rangs il pourrait armer, combien de matelots il pourrait embarquer, enfin à combien l'on estime le prix de ces armemens? B

Dans le cas d'une descente à l'improviste en Zélande, quels forces pourrait-on opposer à l'ennemi soit en troupes de ligne soit en landwehr? -

Appliquer au grand Belt les questions faites pour le Sund. -

Dans le cas d'une collision entre les grandes puissances maritimes, si le Danemarck adoptait les anciens principes de la neutralité armée, quels moyens emploierait-il pour faire respecter cette neutralité? Comment les droits et les devoirs des neutres sont-ils entendus à Copenhague, ou en d'autres termes, quels secours peut on accorder ou doit on refuser aux escadres belligérantes pour ne pas sortir de la neutralité?

Une escadre venant mouiller à l'improviste devant Copenhague, quels moyens de défense pourrait-on lui opposer dans le premier moment? - Ces moyens seraient-ils suffisans pour laisser au gouvernement danois une entière liberté d'accepter ou de repousser l'offre d'alliance que voudrait lui imposer cette même escadre? -

Examiner la triple hypothèse où la Suède

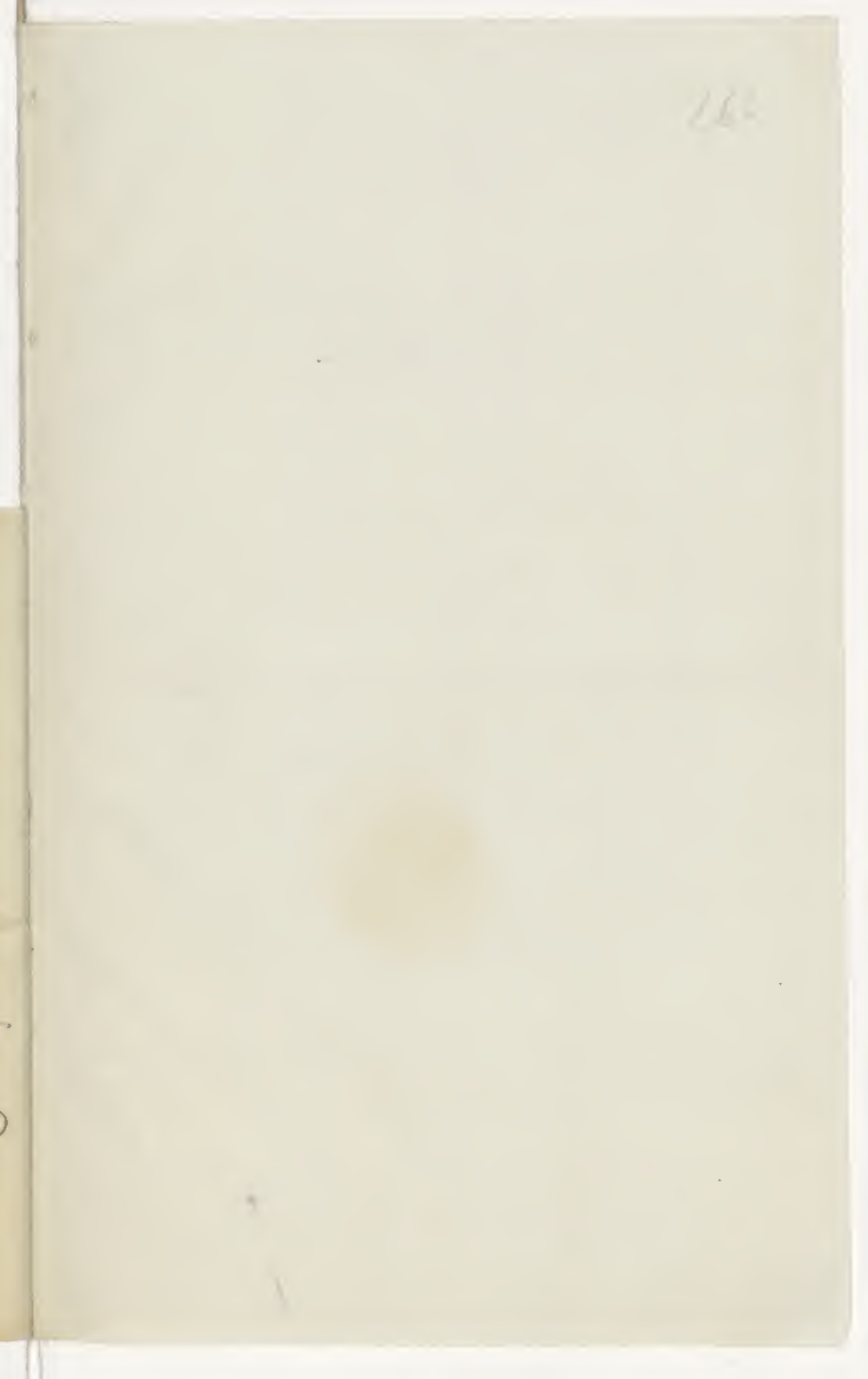
serait hostile, neutre ou alliée & lui appliquer chacune des questions faites p. le Danemark ~~et~~ dont la solution serait également desirée par rapport à cette puissance.

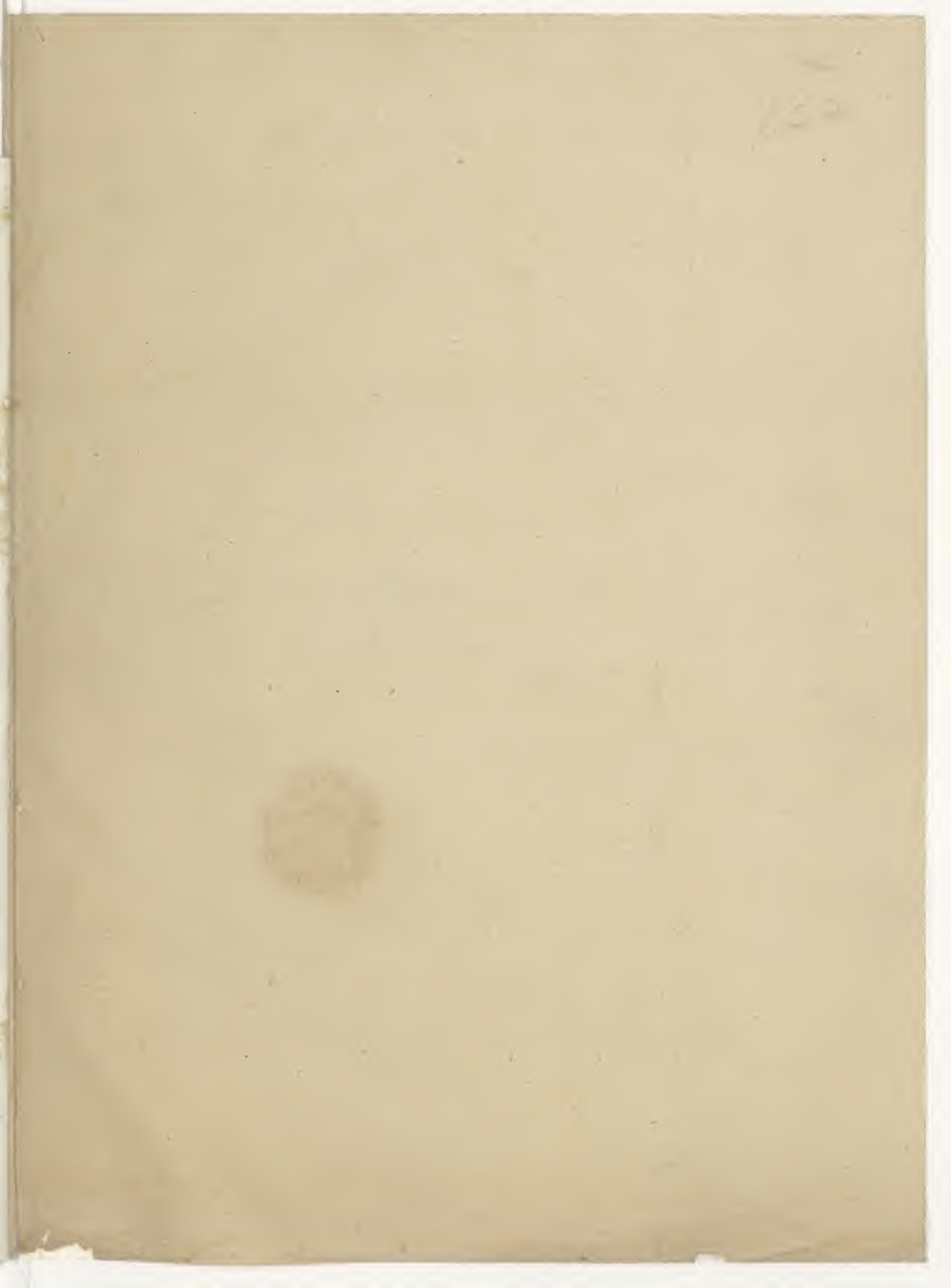
Enfin ajouter tous les renseignemens se rapportant à l'objet de ce mémoire et n'ayant pas déja trouvé place dans les questions précédentes.

un précis historique ~~très~~ rapide des évènemens de 1801 & de 1807 considérés principalement sous le point de vue militaire serait précieux. –

Quelle est l'opinion publique du Danemarck & principalement des officiers de marine sur l'avenir de cette puissance? – Selon les marins éclairés, le gouvernement danois devrait-il rechercher quelques alliances étrangères et quelles seraient dans ce cas, les alliances pour lesquelles l'opinion générale se prononcerait d'avantage? –

à Monsieur de la Roquette.
Consul de France





Sund

V.: Navigation.

Manifeste du Navire Français Flore capitaine Lemaître expédié du Havre pour Elseneur par Wanner Langer & Cie

Séries	Marques	Numéros	Colis	Marchandises	Chargeurs	Réclamateurs	Tonnages	Poids ou Mesures	Prix	Frêt	Primes	Totaux
1	BN	311 à 314	4 B	Papier	J. Le Breton	Gradman & Gloerfeldt	42 F.c.	52F 11	25 F	31,50	4,75	36,25
						Remboursement				76,75	7,70	84,45
2	FK	235	1 B	Papier	id	id	"	11.9	25	7,—	1,05	8,05
						Remboursement				21,85	2,15	24,—
3	BB	286 à 290	5 B	Papier	id	id	"	63.4	25	37,70	5,65	43,35
						Remboursement				107,90	10,80	118,70
4	AG	443 & 444	2 B	Papier	J. Baltazard & Cie	Le Consul Massaneau	"	22.8	20	10,80	1,65	12,45
						Remboursement				34,—	1,70	35,70
5	F.R	412 à 414	3 B	Papier	id	Gradman Ve & fils	"	29.7	"	14,10	2,15	16,25
						Remboursement				42,—	2,10	44,10
6	LF	divers	7 B	Papier	Em. Alix	Ordre	"	182.11	25	108,90	16,35	125,25
7	MB	603	1 C	Ind: Paris	id	id	"	10.2	"	6,05	—,95	7,—
8	DS	1	1 C	Divers	Balguerie & Cie	H. Petit & Cie	....	....	...	5,—	—,75	5,75
9	CM	divers	4 B	Papier	J. Baltazard & Cie	A van Deurs & Cie	42 F.c	50.11	20	24,25	3,65	27,90
						Remboursement				76	3,80	79,80
10	PW	475	1 B	id	id	J. Vena jeune	"	22.—	"	10,50	1,60	12,10
						Remboursement				30	1,50	31,50
11	Olof Wyck	....	1 C	Diverses	Welles & Greene	Belfour Ellah Rainals & Cie	....	....	..	5,—	—,75	5,75
12	SH	435 & 436	2 B	Papier	J. Baltazard & Cie	H. Petit & Cie	42 F.c	26.10	20	12,80	1,95	14,75
						Remboursement				40,—	2,—	42,—
13	JZ	335 à 340	8 B	Papier	id	Le Consul Massaneau	"	105.6	"	50,25	7,55	57,80
						Remboursement				154	7,70	161,70
14	BAM	481 à 483	3 B	id	id	Gradman & Gloerfeldt	"	40.5	20	19,25	2,90	22,15
						Remboursement				57,—	2,85	59,85
									F	343,10	51,70	
						Frêt & Chapeau à encaisser						F 394,80

Remboursement à toucher à Elseneur Total — F 639,50 | 42,30 | F 681,80

S. E. ou O.

Havre le 20 Avril 1833.

Wanner Langer & Cie

Manifeste pour Elseneur

Cap^ne Maguan

Aller

Rbd.

Droit de navire ————	21 — 48
14 connaissements ————	4 — 64

au retour

Droits de nav ———	21 — 48
7 connaissements ————	2 — 32

484

Rentel, the Vigilante of
Retten to Havre de Grace –
& Zinck – 100 Com. Lasts
the Captain –
Elseneur 7 Septr 1833.
Pellaur, Ellah, Rauvals &c

juin 1834 / Manifeste.

Capⁿᵉ: Bazin

P. Petersbourg

2 caisses vin
10 — vin
327 — —
4 — —
12 — —
355 — —

6 caisses gravures, librairies & effets
2 Caisses divers effets
7 Caisses truffes
1 GG 12 Douz amendes alb Douz d'amer
2 caisses eau parfumée &c
4 Colis librairie et estampes

P. Elseneur

31 Caisses vin
1 feuillette —
3 pièces vin
1 Caisse Tabac

Le Doré

2 barr. vin — 42 -
72 id id — 31-10 -
48 id id 20-39 -
22 id id 9-26 -
10 id id — 5 - -
42 id id — 18-10 -
196 83-127 (48
24
84 - 31

12 Caisses vin 600 B° 3 0 -
22 id id 1100 — 5-24 -
46 id id 2300 — 11-24 -
1 id id 25 — " - 7 -
81 — 4025 20 - 7

2 barr. vinaigre — " 24 -

2 bal. bouch. à 15/m — " 12 -
2 id id à 10/m — " 15 -

1 baril galipot 216 B. 194 net — 18 -
1 id id 200 - 176 — 16 -
2 — 416 - 370 — 34

2 Caisses conserves alimentaires 110 K° net 1. " -

1 futaille jambon 135 net — " 3 -

495 buch. bois de S. M.the 9686 K° — 14 26 -

P. Elsevens

24 b. vin — 10 - 20 -
10 — — 4 - 16
34 b 14 - 36

3 b. vinaigre " 36

4 tierçons vinaigre " 32

1 ballot Bouchons 1000 Pces — " 1 -

relevé des Rts

84 - 31
20 - 7
" - 24
" - 27
" - 34
1 - "
" - 3
14 - 26
14 - 36
" - 36
" - 32
" - 1
139 - 17

257

1 caisse vin Ce. 486
2 —
1 — — 60 bout.
2 — — 240 —
1 — — 60 — et 30½
1 — — 120 —
1 — — 60 —
5 — 600 —
4 — 240 —
1 — — 30 — et 60 ½
1 — — 120 —
1 — — — 240 ½
4 — 240 —
1 — " 120 ½
15 — 1800 —
3 — " 720
7 —
1 —
16
23
9
1
4
3
2 — — 50
5 — — 460
4 —
3
5
3 — 200
1 — 50
1 — 60
1 — 50
1 — 60
11 — 1090
1 — 20 et 60½
2 — 200
1 — 100
1 — 120
1 — 120
1 — 50
14 —
2 — 240
4 — 480
6 — 360
2 — 150
42 — à 75 bout
1 —

2 pièces vin
2 —
8 —
1 —
1 —
3 —

5 feuillettes vin
2 —
5 —
2 —
5 —
1 —
2 —

1 Cartaud vin

1 feuillette huile

Frémont

allée

Droit du Marin — 25-48

21 connaissements — 7 —

retour

Nauvrè — 25-48

13 connaissements 4-32

Pass. du Sund, Capᵉ Moisan

488

7 tonnes eau de vie
28 3/4 futailles vin
50 - Balles nelliker
1602 rames de papier
68,862 ℔ bois de teinture
1 colli Livres

} 150 - 1/2 12

manifeste de charg.ᵗ du même

115 barriq. vin
7 Pièces eau de vie — 496 velts 3/8
1 Balle livres p.ᵈ 9 1/4
167 balles papier — p.ᵈ br. 37,467 ℔
50 balles clous de girofle — p.ᵈ 3898 1/2 ℔
1,021 buches bois jaune, p.ᵈ 68 862 ℔

vin		Dauphin	
2	150	" 36	1 pièce — " 24
10	300	2 - 24	
125	7,500	36-72	
202	11,664	56-111	
4	240	- 58	
343	31050	94.301 / 100-13	

589

12 — " " pour l'Emp. franc

3 C. gravures peint. p^d 228 K°.	4 - 27	
1 caisse divers	2 "	
2 id. Oeufs 30/2 bouteill.	" 24	
2 id. Papeterie	2 "	
1 a. Savons & 16 douz.	" 21	
3 — Parfumer.	" 42	
1 — id. & gant	1 - 21	
3 ballots librairie 141 K°. n.	2 - 40	
1 caisse estamp. 206 —	4 - 6	
1 id. librairie 214 - br.	3 - 42	
5 caiss. liqueurs 150 bout. & 100/2	2 -	

8 4 / 8 / 4 36

Son Eminence

[illegible] caisse vin 50 b.	" 12	
13 — id. id. a 12 b. / 13 — à 24/2	1 - 27	
3 caiss. 375 K°. br.	" 42	
1 id. 117 —	" 12	
3 feuill. & 1 pièce	" 60	Fait 129 " 46
1 caiss. tabac 38 K°. br.	" 17	Reçu 4 " 24.

13 / 12 / 26 / 13 / 156

17-43

allée | Hubert

491

pour le navire —	24 – 48
16 – connaissements —	5 – 32
Extra aux pauvres —	2 – ,,
patente de 40.me 9hom.	
18.e argent —	19 – 12
droits de [illegible]	
12 p. devis —	24 – 4

retour

navire —	24 – 48
11 connaissements	3 – 64

Leblanc

alée

droits du
(navire —— 24-48

13 comm^ts —— 4-32

retour ——

navire —— 24-48

8 comm^ts —— 2-64

extra aux femmes — 2 —

Cafe Reyrine

allée

droits du Mar ———— 24 – 48

10 Com ———— 3 – 32

retour

droits du Mar ———— 24 – 48

16 Com ———— 5 – 32

493

Capt. S. G. Andersen
Skibet Aurora
af Kragerøe
fra St. Petersborg
til Nantes
med Kiøbmandskaber
9 Mand med Capt.
62½ Læster
Helsingør d. 8 Septbr. 1833
J. W. Deurs

593 bis

Petit & Co.

PORT d. Rouen

N.o
Du Registre de Transcription en douane, lequel Registre forme ce qu'on appelle *la Déclaration en gros.*

(*) Indiquer dans cet espace,
1.o A quelle nation appartient le navire;
2.o Le nom du navire.
(**) Nom du capitaine.

MANIFESTE

Du Navire (*) français, Brick Canaris de Rouen
Capitaine (**) Deheulle
de 242 40/94 *tonneaux,* ayant 12 hommes d'équipage
venant de Marseille
à destination de St Pétersbourg
suivant le rapport de mer enregistré le
sous le n.o

Lequel Manifeste est fourni aux termes de l'art. 1.er du titre 2 de la Loi du 4 Germinal an 2, et l'exactitude de son contenu est affirmée par ledit Capitaine, sous les peines de la même Loi. (Titre 1.er art. 2.) SAVOIR:

MARQUES ET NUMÉROS DES COLIS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	NATURE DES MARCHANDISES.
	2	balles Draps — Passavant de Paris No 595.
	2	balles d° — Passavant d° No 594.
	1	Caisse [illegible] — Passavant d° No 3770
C.H	4	Caisses porcelaine, horlogerie, Bronze &c — Acquit de Paris, No 5906
F E B	1	Caisse librairie f.se — Acquit d° No 5542
F B C P	1	Caisse librairie — Acquit d° No 6019
S F H	1	Caisse librairie — Acquit d° No 6058
J. F H	1	Caisse d° — Acquit d° No 5408
F B C P	1	Caisse d° — Acquit No 5272
F	1	Caisse Parfumerie — Acquit No 5750
F	17	Caisses Eaux distillées — Acquit No 951
H G	1	Caisse Gravures — Acquit No 5953
V M	1	Caisse Tableaux peints &c — Acquit d° 6520
G F	1	Caisse Crayons — Acquit d° 5273.
G F	2	Caisses Eau de Cologne — Acquit d° 6616.
B D	1	Caisse Gants de papier — Acquit d° 6116
N G C	1	Caisse Cristaux & porcelaine — Acquit d° 5152
M M	1	Caisse Parfumerie — Acquit d° 5809
P C	2	Caisses, peaux, quincaillerie mercerie — Acquit d° 5714
F R	1	Caisse Librairie — Acquit d° 5981
B D	8	Caisses Parfumerie, mercerie — Acquit d° 944
A I	1	Caisse ouvrage [illegible] — Acquit 5618
W I	2	Caisses objets [illegible] — Acquit 6454

DOUANES. 75. CEN.

Série M, n.o 1. — 1832, 9.

MARQUES ET NUMÉROS DES COLIS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	NATURE DES MARCHANDISES.
		Acquit de Rouen N° 307
	1	Caisse D°. papier plomb & graine Séquené
		Acquit d°. 305
	10	Caques Tabac bleu
		Acquit de Paris N° 6165
CF	1	Caisse Gravures en feuilles
		Acquit d° N° 5899.
GF	2	Caisses Essence térébenthine
		Acquit de Rouen N° 319
		Caisses Vin ord.re
	1	fût Vin ord.re
		Acquit d°. N° 324
	29	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 318.
	108	Caisses Vin ord.re
		Acquit d° N° 320.
	73	Caisses Vin & liqueur
	1	fût Vin ord.re
		Acquit d° N° 316.
	25	mannes Chardons
		Acquit d° N° 314
	25	Mannes Chardons
		Acquit d°. N° 312.
	25	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 313.
	25	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 309
	40	Boucauts Tabac
		Acquit d° N° 317
	25	Mannes Chardons
		Acquit d°. N° 311
	27	Caques Ocre
		Acquit d°. N° 319
	17	Caisses Vin ord.re
	1	fût Vin d°.
		Acquit d°. N°. 315
	25	mannes Chardons
		Acquit d° N° 310
	33	Caques Ocre jaune en poudre
		Acquit d° N° 349
	1	Caisse Coquilles
	1	Caisse de 10 pieds
		Plus les provisions de Bord
		Rouen le 31 Juillet 1833.
		Trapp
Quais de Déclaration Rouen le 31 Juillet 1833. Lemoyne		Quais Bau d'Embarquement Rouen le 31 Juillet 1833. [illegible]
Copie de présent déposée au Bau de Navig.on Rouen le 31 Juillet 1833.		d. Saizoret

Godefroy Fils & J. Sence,
courtiers maritimes,
au Havre.

MANIFESTE de Sortie

du Navire français Le Vulgor
du Havre — du port de 221 tonneaux 38/94es, ayant 12 hommes
d'équipage le Capitaine Fremont compris, venu de St Petersbourg
le 2 Aout en destination de Elseneur — . —

Imp. Alph. Lemale.

MARQUES ET NUMÉROS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	NATURE DES MARCHANDISES.
1 MOF 1. PT 931	2 Caisses	Horlogerie
2 DH N° 422	1 Caisse	Marchandises
3 G 421	1 Caisse	Marchandises
4 APr 678 & 679.	2 Caisses	— " —

Le Suppléant Provisoire
Havre le 24 Aout 1833
[signature]

Vu au bureau des Déclarations de Sortie
Havre le 24 Aout 1833
Duzelier

MARQUES ET NUMÉROS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	*NATURE DES MARCHANDISES.*

Hombu — .

alle

Droits du Havre — 21 – 48

interp. à 2 ovant. 14

extra (Dimanche) —

Retour. Droits de [illegible] — 21 – 44

aliment 1 – 32

102 – 975

102
6 42 – 4 – 11
40.

112
30
72

13 – 13
2 – 12
15 25

30 – 4 –
3 – 4
34 8

1 " 25

2 –
1 – 4

Monsieur de la Roquette
Consul général de France
Belem

2 Caisse
R.
S.M.S.
No 461062.

Fret — " 3ff — "
[illegible]
[illegible]

Copenhague le 23 Novb 18[illegible]

pp S. M. Salomonsen

R. H. Dorup

596

5	libr.	1570	12.. –
3	id.	833	16-32 –
1	id.	150	3 – –
2	id.	558	11-8 –
1	id.	288	5-37 –
1	id.	191	3-40 –
1	id.	216	4-16 –
1	id.	296	5-45 –
2	id.	412	14-36 –
3	id.	796	15-45 –
2	id.	360	4-" –
1	id.	265	5-15 –
1	id.	257	5-7 –
2	id.	524	10-24 –
2	id.	505	4-20 –
2	id.	594	11-43 –
	librairie		134-36 ~~68~~ 32
30	–	8015	130-80

98 kilo peint — 4-44 ×

1 caisse insitrum. 99 K. — 2-8 +

1 id. ruban val. 3600 f. — 7-10 ×

1 caiss. étoffe id. — 6-18 × 1690 aunes

1 C. tabac 50 K. — 44 +

1 C. march. à cop 800 f. — 10 +

1 C. march. — 3 " +

5 fut vin 2500 litre — 5-24 +

122-151

11-36 –

1 caiss. march. v. 2000 f. — 4 +

1 caiss. flacons étam. tabl. — " 24 +

817

~~[illegible] 4-24~~

libr.

1 C.	275 –	5-24 ×
1 –	237 –	4-36 ×
30 –	8015 –	134-32 ×
	8527	143 ~~42~~
		1 44
		144-44

Tal. 316-28 suivant spécification.

Imp. 4-24

368/330 – 32 — 97 — 48 — ~~438~~ 29

817/48 — 337 17 — 11 — 48 — 1 — 3

92 — 4

368 / 112 / 3-80

155 C. vin	9300	46-24	–
200	12000	60-0	–
25	750	3-36	–
51	2970	13-90	–
431 –	25020	12.-150	2

17 pièce et 131/2 id. — 11-36

150/192 – 8

150/96 – 54

Pour Chaumes

3 caiss. armurerie valeur 243 f. — " 24 — 3

1 id. meuble — " 24 — 150/144 – 6

1 id. librairie 1800 f. — 3-29 — 1

6 pièces vin — 3 — 5

6 feuillettes id. — 1-24

1/2 pièce id. — 24 — 268/240 – 28

7 caisses 300 bout. — 1-24

5 id. 300 — 1-24

6 id. 360 — 1-39 — 87/48 – 39 — 1

1 caiss. marc. — 1 –

1 id. 325 f. — " 32

7 balles papier 6 id. peint 940 K. — 2-53

Tal. 19-9 suiv. spécification

8

249/240 – 9

2 C. effets à usage — 1 – .

2 C. parfumeries 58 K^o br. / 32 – eau de senteur } 4 – 16

2 – — — 55 – — } 7 – 4
1 ——— 63 – – }

1 C. savonnettes françaises 99 douz 1 – 11

1 1 C. librairie v. 875 f – 1 – 36
1 – — — 5000 – 10 – .

1 Caisse, 2 chap., 12 bonnets, 2 écharpes
2 bonnets de nuit d'homme, 1 habit ~~femme~~, 2 fichus } – – 12

1 C. livres 180 K^o N^t pour le grand duc, franc de droit

125 bal. coton 19171 K^o nt – 143 – 38
20 id – 3538 id – 26 – 26

1 – 2 Caiss. livres 520 K^o nt – 10 – 20
1 – — 145 – – 2 – 44

1 baril sucre 25 K^o nt ——— – 5

1 sac Café 51 K^o ——— — 24

1 Caisse papier colorié v. 1120 — 2 – 12

211 – 45
24 – 7 Elseneur
236 – 4

Cuff. Enol

2 Caisses effets à usage — Oc —— 1 "

parfumerie
4 caisses parfum. 90 K° br. — 11 . 20

1 id savonnettes 99 douzaine —— 1 "

librairie
1 C. librairie — valeur 875 f. —— 1 . 36

1 id id . 180 K° net — prendre gravand Dec france de droit

3 id. id — 665 id. 38 . 90

1 id — id — 5000 — —— 10 " "

modes
1 caisse —— " 12

Coton
125 balles Coton f.. 19 171 K° —— 143 . 38
20 id — id 3 538 id — 26 . 26

1 Barril Sucre ~~25 Kil~~ 25 Kilo. net 5

24

1 Sac Café 51 Kilo. brut

1 Caisse papier colorié . 5000 fr. 2 . 12

[illegible]

Pour Elseneur

Vins

10 feuillettes vin —— 2-24 2 feuill. huile d'olive —— " — 25

~~2 id huile d'olive 142 K° id — 25~~

5 Caisses vin 300 B° — 1-24
12 — — — — 1145 en tout — 5-12 1 Bal. pap. peint —— " — 17

2 C. industrie parisienne — 6-44
1 —— —— —— — 3-5

1 C. Cristaux — —} 3 "
1 — outils en fer et acier —}

3

151
147

24

1 C. ouvrage en toile vernie 1 — "

24 — 7

598

Elseneur le

Le navire
Capitaine
venant de venant de St Petersbourg
allant à

DOIT

à A. van DEURS et Co.

Pour droit de Rosenoble pour le navire	Species Rixd.	—	—
- - - - - *la Cargaison*	- -	—	—
- - *des fanaux*	- -	4	24
- - *des employés & Expédition*	- -	8	24
- - *des Inspecteur & assistant*	- -	—	—
- - *du translateur*	- -	2	32
- - *extraordinaire pour les Pauvres* besoin		1	—
	Species Rixd.	16	32
faisant à 2Rbd.	Rbd.	33	32
- - *du Vaisseau de guerre*	-	—	48
- *pilotage*	-	—	—
- *le batelier*	-	12	36
- *le Certificat de Santé*	-	—	—
- *fournissement au Capitaine*	-	—	—
- *port de lettres*	-	—	48
- au Consul de France	—	5	—
	Rbd.	51	68
Notre Commission		1	52
	Rbd.	53	24
à	Francs.	52	40
venant de Dunkerque	Rb	105	64
	290 a Frcs	306	43
votre Ajoyer de St Petersbg Frcs 302.- Pro 9.6		311	6
		617	49
à deduire fret pour 3 Caisses dechargée ici		15	—
	Frcs	602.49	

Elseneur le 21 Mai 1834

493

Le navire le petit Emanuel
Capitaine J. Verrem
venant de
allant à

venant de Dunkerque

DOIT

à A. van DEURS et C^o.

Pour droit de Rosenoble pour le navire	Species Rixd.	—	—
- - - - la Cargaison	- -	—	—
- - des fanaux	- -	2	24
- - des employés & Expédition	- -	6	12
- - des Inspecteur & assistant	- -	—	—
- - du translateur	- -	—	32
- - extraordinaire pour les Pauvres	- -	—	—
	Species Rixd.	9	20
faisant à 2 Rbd.	Rbd.	18	80
- - du Vaisseau de guerre	-	—	48
- pilotage	-	—	—
- le batelier	-	—	—
- le Certificat de Santé	-	—	—
- fournissement au Capitaine	-	4	20
- port de lettres	-	—	48
droits du Sund à Leipsic & St Petersbg Sps 10 - 45		21	84
au Consul de France		5	—
	Rbd.	50	88
Notre Commission		1	48
	Rbd.	52	40
à	Francs.		

caisses vin — Copenhague
38 – 2,620 –
58 x pour 2,449 +
6 – 350 +
102 x 1/2. 5,419

8 – 248
7 – 286
" – 85
15 – 619 | 48
139 — 12

bouteilles 27 – 43
500 – 3 feuill. " – 36
4 pièces – 2 " "
1 caisse hoin " 12
1 id. fusil – " 12
2 id. 150 bout. (muscat, 50 vin) " 24

Pour Copenhag — 29 – 127 ×
Pour Elbing & Köning – 12 – 5 –
Dantzig. 105 – 582

Courant.
3 feuillete vin — " 36
~~1 pièce — id — " 24~~
~~3 id — id — " 24~~
4 pièces — 2 –

Pour Elbing & Königsb.
2 feuillètes — " – 24 –
5 pièces — 2 – 24 –
17 caisses 1,220 bout. – 6 – 5 –
7 id. 1,326 K. br. – 3
12 – 5

31 — 48
80 — 39
32

182 | 48
38 — 3

31 – 31
12 – 5
117 – 6
160 | 52

92 – 519
8 – 24
5 – 24
6
–
9
582 | 48
105 – 102 — 12
6
117 –

4 – 24 temp

2 p – 1.
2 – 1
8 – 4
1 – – 24
1 – – 24
3 – 1 – 24

714 | 48
234 — 14
42

3 - 512 K.b. " 56
3 - 658 1 - 25
5 - 700 1 - 24
7 - 1059 2 - 19
1 - 223 " 24
16 - 3245 7 - 15
23 - 5273 11 - 42
10 - 1696 3 - 40
10 - 1736 3 - 45
12 - 2207 4 - 47
14 - 2603 5 - 42
1 - 270 " 29

105 - 20,182 - 37 - 408
55 - 111

92 519 | 48
.39 10

33 - 3555 - 17 - 38
7 - 610 - 3 - 3
25 - 2150 - 10 - 38
66 - 5130 - 25 - 32

131 - 11,445 55 = 111

Capt. Sarrazin — Entrant

1 — Laval — d°

1. Homme — d°

1 - Aillet — d°

1 — Gilles — d°

1 — Savalle — d°

me manquent

gillet

aillet

audibert

Leprêtre

501

8,218 - 4000
4,136 - 2000

[illegible]
Ordonnance de Christian V
1683 [illegible] loi [illegible]

502

Criminalité [illegible]

[illegible]

183

225 – 400
167 – 300

700

7½ b. chrét 245 fr.
4 – – 125 – 15
4 – – 114 – 5
5 – 118
24 – 699 65 malles
12 344 – 30
6 – 189 – 25
7 – 206 – 25
8 – 181 – 5 1 Caisse – bouteilles : 6 – 20
3 – – 82 – 10
3 – – 86 – 35
3 – – 75 – 5

73 – totalle – 2045 – 18

225 – fer 400
167 – id. 300

~~Lacour en Loir — 27 juillet~~

Painchaud noir Julie — 26 juillet

Grenaas

Baltique

Potel — la Victor — 5 aout de Kobbe

Trameau St Julien — 31 juillet Riga

Morin Emmanuel — 27 juin Baltique

n'ont pas de Specification de la Douane

317

8

351 — 2

Extra payé par les Capitaines
français pend.t août 1833.

504

Août 2. =	Par Cap.ne Sarazin, pour avoir été expédié un vendredi matin	Rbd.s 2. "
" 11. =	id — Berquin pour avoir été expédié le Dimanche	2. "
" 24. =	id — Thibaudois, pour n'avoir point de Manifeste de la Douane du lieu de son départ et vû qu'il avait un Rolle neuf où il n'y avait rien de mentionné concernant le lieu de son départ et sa cargaison	2. "
" 25. =	id. — Bozet pour avoir été expédié le Dimanche	2. "
" " =	id. — Trubert — id — id — id	2. "
" " =	id — Quilbé — id — id — id	2. "
" 27. =	id — Morel pour avoir été expédié à l'heure où les Bureaux sont fermés	2. "

J. C.te Petit & C.e

Norman
Capt: M. ~~Nordby~~
Brig Nordstjernan
138 Tonneaux 505
9 Mand med Capt:

Extra payé par les capit.nes français venant de la Mer du Nord ou destinés pour la Baltique depuis le 1.er 8.bre jusqu'à la fin de 9.bre

1832.

Octobre	3.	= Cap.ne	Borgman,	du navire	L'Alliance	f.s 1.
"	4.	= id	Merlier	— id —	La Julie	" 1.
"	"	= id	Bouffay	— id —	Le Jeune Arthur	" 1.
"	16.	= id	Hebert	— id —	Le Czar Pierre	" 1.
"	"	= id	Dupuy	— id —	La Jeune Adèle	" 1.
"	"	= id	Dautsche.	Chez Ch. Vanderms & C.o		
"	21.	= id	Sueur	— du navire	Le Mentor	" 1.
Novemb.re	11.	= id	Werrem.	Chez Ch. Vanderms & C.o		
"	"	= id	Le Doré,	du navire	L'Antoinette	" 1.
"	"	= id	Flouest	— id —	L'Amitié	" 1.
"	"	= id	Cleroult	— id —	L'Aglaé	" 1.

l'Adele Celina de Rouen le 16/2 34

507

Chefort 98 Tonneaux 7 hommes

ll venu de Danzig & St Petersbourg

au Havre, Marchandises diverses

Extra Rbdr 2. " Droit du Consulat Rbd. 5. "

Droit du navire Rbd. 21. 48.

Montant des Droits payés Sr Rbdr 262. 21., suivt.

Manifeste, le Passeport se monta à Sr Rd 256-18

Nature du Chargement	Rd
7. Paniers contt. 38. 12.cts Ecuelles de bois	Sr " . 13.
8. Cses contt. 700. Bles de Beaume de Riga	" 29.
199. futailles salaison 926 lb. P. 17 lb. Bt.	10. 21.
1. Malle contt. Effets à usage	" "
2. Barrils bœuf salé	" . 6.
13. Balles Plumes 52. P. 38 lb. Bto / 49. " 17. nt	2. 24.
1. Caisse soies de porc 3. Pd. 31 lb. nt	" . 10.
6. Balles Laine 68. pd. 1 lb. Bto	1. 11.
2. — id. Peaux de mouton 6. P. 14 lb. 75. Pieces	" . 3.
3. — id — id — id — 6 — id 15 lb.	" . 3.
22. Balles crins de Chevaux 110. Pd. 25 lb. Nt.	5. 24
22. — id — id — id — 114 id 30 lb. Nt.	5. 37.
4 — id — de Laine — 25. Pds. 8 lb. Br.	" 22.

½ Barriques Soie de Porcs 42. P.ds 35.lt Br. / 39. d° 15.lt nt. — 1. 47.

20. Balles queues de Chevaux 213. P.ds 15.o Br. / 200. d° nt. — 10. ''

31. — id — Crins de — id. 164 P.ds 34.lt Br. / 149. d° 35.lt nt. — 7. 24.

5. futailles Suif 127. P.ds 20.lt Br. — 1. 21.

2. Caisses cont.t

53 P.ds 28.lt gelatine de viande — 10. 36.

'' 13. '' pois secs — '' 2.

'' 3½ '' colle de Poisson — '' 1.

2. Caisses cont.t Livres de comptoir etc — '' 5.

24. Peaux de zibelines — '' 18

12. Balles Crins de Chevaux 60. P.ds nt — 3. ''

8055. Saumons de Cuivre 4000. P.ds — 200. ''

Sp.ls 262. 21.

17

18 357 / 336 / 21

7

77

Compte des Merc. de Denis

508

fanaux	— 4 — 24	— 4 — 24
exped.	— 8 — 24	— 8 — 24
transl.	— " — 40	— " — 32
extr.	— 1 — "	
	14 — 40	13 — 32
fr. Rd.	29 — 64	27 — 32
vais. de guerre	— " — 48	— 48
Consulat	— 5 —	— 5 — "
Provisions	— 17 — "	
Commission	— 1 — 54	1 —
	Rd 53 — 86	33 — 80
	fr 156 — 30	98 — 82

235
4
9/40/00

235
9 - 2/5
225 .. 3/5
4 1/2
230

76 - 6
4
3/04

76 - 6
3 -
73

12 Juillet

role d'eq.

Capt. Carpentier françois Philippe 3/y le Dunkerquois - 120 T. - sept hom. d'équipage

Arrivée à Dunkerque venant de Cronstadt. all. à Dunkerque p. Mr Delrue et Alphonse arm. M. Delrue { chanvre, suif, potasse, soie de porc, cire, toile, planches }

parti de Cronst. 26 Juin
arrivé à Elseneur le

venu du
Sund

141½ Sk. potasse
280 9/10 - chanvre
23 ℔ suif
5½ cire
100 pièces toile à voile

Spécification 77½

100 pièces toile à voile		7 - 39
52 Balles chanvre	2809 p.d 25 ℔	46 - 40
2 fut. soie de porc	62 p.d 25 ℔ br / 57 - 25 nt.	2 - 42
6 bal. cire	54 - 12 br / 52 - 8 - nt.	3 - 44
53 barr. potasse	1569 ℔ br / 1415 p.d 5 ℔ nt.	11 - 38
10 d° suif	256 p.d br / 230 p.d 22 nt.	2 - 42
		76 - 6
	feux	4 - 24

T. s. v. p.

509

No. 18.

	Argent Compt.		Papier	
	Rbdr	ß.	Rbdr	ß.
Mr. Le Fort				
En entrant au port				
(: Sportler :) Frais des Douaniers	3.	65.		
(: Fyrpenge :) Droit de Fanaux	10.	20		
En sortant du port				
(: Sportler :) Frais des Douaniers	3.	65		
(: Fyrpenge :) Droits de Fanaux	6.	12.		
(: Havnepenge :) Droits de Port			18.	91.
Du Chargement				
pr. Droits de Magasinage & de Quai	2.	61.	10.	51.
	26.	31.	29.	46.

la Douane d'Elseneur le 29 Juin 1835.

:107 — 26-31 argent
. 92
27-27
29-46
56 73

5 / a

Capt. A. Gauvin

Skibet La Reunion

de St. Petersbourg

Debet.

An Rosenobel for Skibet..............Sp.Rd.			
— ditto for Ladningen..................			
— Fyrpenge................................	4.	24	
— Omkostninger og Expedition..............	8.	24	
— Inspecteur..............................			
— Translateur ....24 Cts..........	4	—	
— Copiepenge			
— Extra eller Fattiges Penge..............			
Sp.Rd.	17.	—	
eller Rbdlr.	34.	—	
— Vagtskib og Bud.........................	—	48	
— Consulat................................	5	—	
— Lodspenge			
— Baadhyre................................			
— Sundheds Pass...........................	2.	—	
— Contant.................................			
— Brevporto			
retour — 1 bateau			
Rbdlr			
Provision			
Rbdlr.			

Helsingör den 185

511

Capt. A. Gaurin

Skibet La Reunion
de Dunkerque

	Debet.	
An Rosenobel for Skibet..............Sp.Rd.		
— ditto for Ladningen..............		
— Fyrpenge..............................	4.	24
— Omkostninger og Expedition............	8.	24
— Inspecteur............................		
— Translateur ......20 Can [illegible]......	3.	16
— Copiepenge		
— Extra eller Fattiges Penge...........		
Sp.Rd.	16	16
eller Rbdlr.	32	64
— Vagtskib og Bud......................		48
— Consulat..............................	5	—
— Lodspenge		
— Baadhyre..............................		
— Sundheds Pass.........................	2	—
— Contant...............................		
— Brevporto		

2-80
11-20

34-48
2-80

275840
68896

465440

23-
2-80

840
560

40

27 Octobre 1834
Capᵉ Heuzé du navire Remy & Louis

aller Droits du navire & —— 24 . 48
interprète 6 counts —— 2 –
bateau —— 9 – 27

retour – Droits du navire —— 24 – 48
interprète 1 count —— 1 – "
bateau —— 12 – 36
pilote de Dragöe —— 13 – 66
Consulat —— 10 – "

C = 3 f %

27 octobre 1834
Capᵉ Vangeudt du Louis
Aller – Droits du navire —— 24 – 48
interprète – 7 counts —— 2 – 42

Retour –
Droits du navire —— 24 – 48
interprète p. 14 counts —— 4 – 64
Pilote de Dragöe —— 11 – 64
Droits du consulat —— 10 –

28 octobre – Capᵉ Morvan du Diligent
Aller – Droit du navire & Salez —— 17 . 48
interp. de la Douane —— " 48
Retour Droit du navire &ᶜ (chargé) 21 . 48
interprète p. counts —— 1 ""
Droits de chancellerie —— 10

28 8^bre 1834 Capⁿᵉ Lefebvre de l'Arrivée Abel

Aller Droit du navire &	21 - 48
interprète 13 comte	4 - 32
Retour Droit du n.^re	21 - 48
interprète	1
Droit de Chancellerie	10

28 8^bre Capⁿᵉ Gaudin du Messager

Aller. Droit du navire & sur lest	20 - 48
interprète comᵗ	" 48
extra	2 - "
Retour - Droit du navire (chargé)	24 - 48
interprète	1
Droits de chancellerie	10.

28 Octobre - Capⁿᵉ Granara, de la Bonne Aimée

Aller - Droit du navire (s/lest)	24 - 48	H^o Petit
interprète pour comᵗᵉ	" 48	
Droits de consulat	5 - "	
Retour		Van Deurs

29 Octobre. Capⁿᵉ Anquetil ~~Capⁿᵉ~~ de la Pauline 513

aller – Droit de navire	21 – 48
interpr. 19 comptes	6 – 32
extra	2 – "
Retour	
Droit du navire	21 – 48
interprète de 3 comptes	1 – 32
chancellerie	10 – "

31 Octobre – Capⁿᵉ Fatome de l'Edmond

aller Droit du navire	24 – 48
interprète 42 comptes	14 – "
pilote de Dragon	13 – 20
retour Droits du navire	24 – 48
interprète 12 comptes	4
pilote de Dragon	19 – 16
Droits de chancellerie	10

78 14 215 br. 101 - 14
25 - 4 605 - 32 - 39
50 8 067 - 57 - 24

26 887 191 29

eau de cologne
2 - 2 - 12 108/12

1 caisse eau d'odeur 271 lb 10 br. - 7 - 16

huile parfumée
6 - 34 b. 805 lb 21 - 36

Parfumerie 12 caisses — 44 - 8
2 — 5 - 40
3 — 37
1 — 1 - 17
fruits confits 6 caisses — 1 - 16
— 2 — 30
— 1 — 12

Parfumerie 5 C - 5 - 36
13 - 12 - 24
14
3 - 5
3 - 12
4 - 35
7 - 2
3 - 45
27 - 6

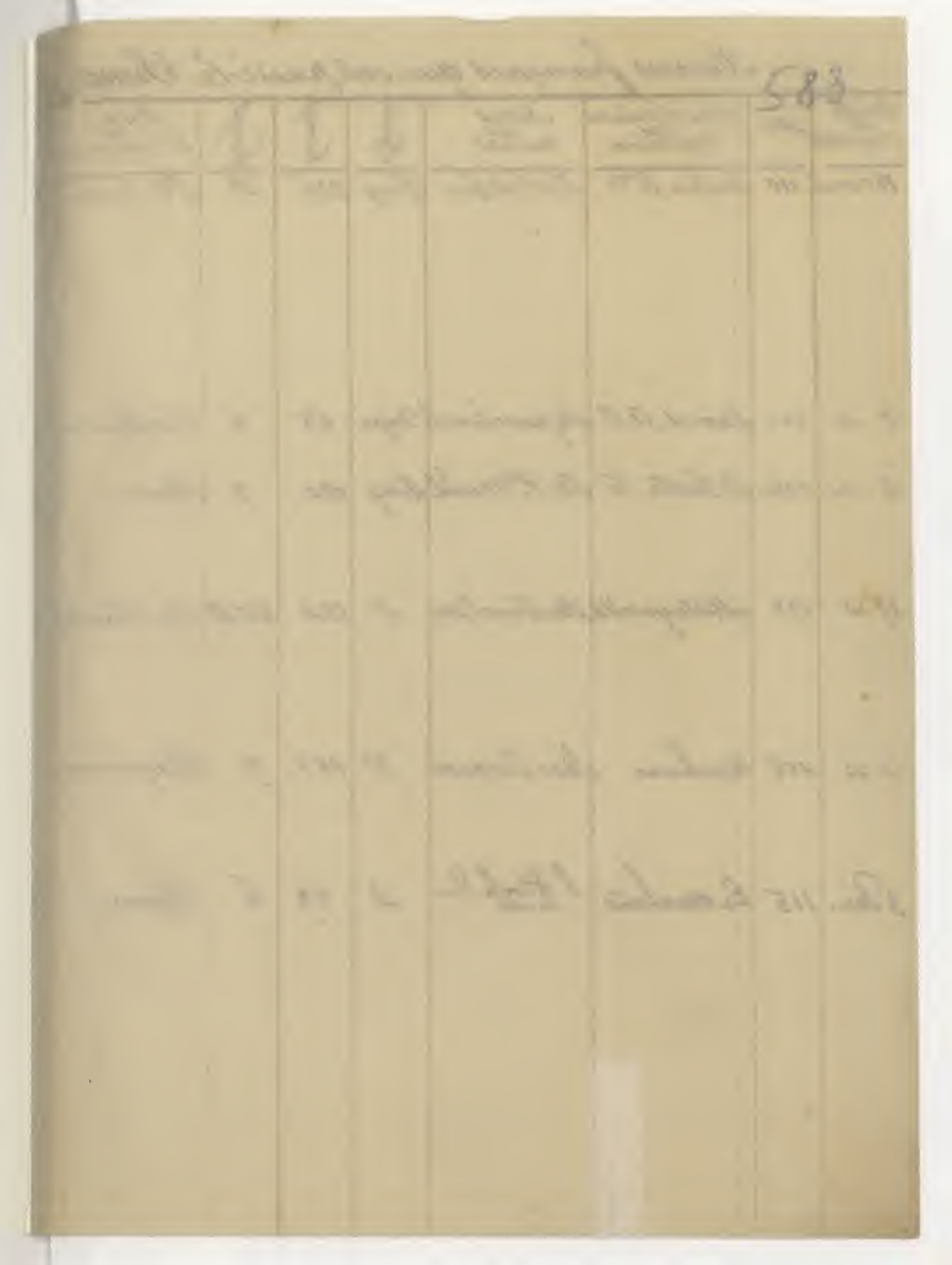
gravures 1 C — 10
toile p. 1 ballot

vin champ. 5 C. 300 b. — 1 — 24
6 390 1 — 46
168 — 41

4 111
15

			quantités poids		avarie chapeau	Estates rembours. Obser.
1-		Hielbig & C. ordre	2000 douves a pipe 60 par pièce		15 ƒ %	
2-		d° — d°	20 ballots chanvre p.t 30 ƒ		30 florins cour. d'holl. portant de 6 schip.	
		d° — d°	112 tonnes graine de lin a battre 60.c			
		d° — d°	2000 douves		599	
		d° — d°	300 nattes	60 / 2000 / 120000	60 / 35 9/40	
3 —		Reinfeld cad.t Reimers — d°	15 ballots chanvre			
4 —		Hielbig & C. — d°	482 tonnes graine de lin 599 douves			

1	60	15
1	60	15
2	120	29
7	420	1-39
14	460	2-15
3	150	36
3	180	44
1	25	6
15	900	4-24
	2375	31



Navires français qui ont passé le Sund, venant tous de la Baltique, pendant le mois de novembre. 1834

Date de l'expédition	Nos	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature et quotité du Chargement	Droits du Sund	Observations
15 novemb	110	Jaslin, J. C.	Le Colibri	Brig	236	13	Le havre	Pétersbourg	Le havre	4955 Pouds 93 ℔ cuivre 75 id 8 id Comen Contra 555 id 1 id net 2924 id 32 id Brut } suif 3965 id 68 id Brut } 3626 id 50 id net } 162 id 5 id Poils de chien 50 id .. net plume à lit 1021 id 35 chanvre 765 id 22 id potasse march. diverses	356½. 18.	Je n'ai pu obtenir que les droits du Sund d'après les passeports de la Douane ; En ce qui concerne les marchandises j'en ai fait l'extr. d'après les spécif. Vous trouverez au surplus, monsieur le Consul, la Copie exacte de toutes les spécifications.
id id	111	Liard, A. V.	Le jeune Emile	Dogre	65	6	Honfleur	Pétersb. & Narva	Rouen	1006 pouds 23 ℔ Suif 3765 id 9 id Potasse	46½. 12	
18 id	112	L'hoste. T.	Le St Michel	Brig	120	7	Havre	Riga	Dieppe	950 Tonnes graines de lin 52 Sk. 12 lb 15 fers 60 pieces toile à voile (60) 72 id Ravensduck	42½. 18	On avait commencé à se faire des enquêtes sur le sort du Capit. Liard ; La cause de son long séjour dans la Baltique, étaient des avaries qu'il fit réparer à Narva où il avait été forcé de se refugier
19 id	113	Métayer V.	Le Fénelon	id	124	8 et 1 P.	Le Havre	Pétersbourg	Rouen	3672 Pouds 36 ℔ pot. poids Suif 802 id 45 id chanvre 349 id 25 id potasse 25 balles laine 210 - 25 ℔ 91 Pouds 34 ℔ plumes à écrire marchand. diverses	82 .. 6	
id id	114	Corchuan	Jean Jacques	id	141	9	Bayonne	id	id	5379 Pouds 37 ℔ Suif 1200 id cuivre 1577 id 4 ℔ potasse 100 id plum. à lit div. march.	140½ ..	
3 Déc.	115	Lemarchand	l'Etoile du nord	id	79	6	Havre	Rostock	Rotterdam	26¼ last froment 288 Scheffler id 192 id seigle	33½ . 6	Le C. Lemarchand a passé par le Canal de Holstein en allant à la Baltique. MM. v. Delen & Cie l'ont expédié à son retour

Droits &c. sur les navires français ci après qui ont passé le Sund pend.t le mois de novembre

15 novemb. le Colibri Capit.e Jarlins	aller:	droits de navire	Rd 25 " 48
		intreprête pour 35 Connaissemens	" 11 " 64
		Bateau	" 9 " 27
		passeports des passagers	" 1 " 9
		pilote pour Dragöe	" 18 " 77
		ports de lettres	" 1 " 48
	retour:	droits de navire	25 " 48
		intreprête (20 Connaissemens)	" 6 " 64
		Bateau	" 18 " 54
		pilote de Dragöe	" 27 " 58
		ports de lettres	" 1 " –
		droits du Consulat	" 10 " –
15 novemb. le jeune Emile Capit.e Picard	aller:	droits de navire	" 21 " 48
		intreprête (18 connaissemens)	" 6 " –
		extra (au delà de la forteresse)	" 2 " –
		port de lettres	" " 48
	retour:	droits de navire	" 21 " 48
		intreprête (1 connaissement	" 1 " 32
		droit du Consulat	" 10 " –
18 novemb. le St Michel Capit.e L'hoste	aller:	droits de navire	20 " 48
		intreprête	" " 48
		pilote pour Dragöe	17 " –
	retour:	droit de navire	24 " 48
		intreprête (1 Connaissement)	1 " –
		port de lettres	" 48
		droit du Consulat	10 " –
19 novemb. le Fenelon Capit.e Métayer	aller:	droit de navire	24 " 48
		intreprête (35 Conn)	11 " 64
	retour:	droit de navire	24 " 48
		intreprête (13 Conn)	4 " 32
		droit du Consulat	10 " –
		idem pour protêt et légalisations	11 " –
19 novemb. le Jean Jacques Capit.e Corchuant	aller:	droits de navire	24 " 48
		intreprête (59 connaissements	19 " 64
	retour:	droit de navire	24 " 48
		intreprête (6 Connaissemens)	2 " –
		droit du Consulat	10 " –
		idem pour protêt et légalisations	11 " –

1834

Spécifications p.r le Capit Jaslins du Colibri

					Spdlr	Sks
15 novem	4741	saumons	cuivre	pesant 4955 Pouds 93 ℔	247	61
	5	balles	Semen Contra	" 75 — d° — 28 d° Net	7	28
	20	futailles	suif	" 555 — d° — 1 d° Net	6	12
	105	idem	id	" 2924 — d° — 32 d° Brut	31	93
	150	idem	id	" 3965 — d° — 68 d° Brut / 3626 — d° — 50 d° Net	44	64
	19	Balles	Poils de chèvre	" 162 — d° — 5 d° Brut / 152 — d° — " d° Net	1	90
	10	d°	plumes à lit	" 53 — d° — 30 d° Brut / 50 — d° — " d° Net	—	30
	19½ 13½	d°	chanvre	" 1021 — d° — 35 d°	17	2
	25	futaille	Potasse	" 765 — d° — 22 d° Brut / 692 — d° — 4 d° Net	5	37
	1	Caisse	linge			
	1	d°	hardes et eff. à usage		"	"
	1	Caisse	oiseaux empaillés		"	"
	1	Ballot	Duvet			
	1	d°	peaux de blaireau		—	10
					366	43
				feux	4	24
					371	19

Spécification p.r le Capit.n Leard du jeune Émile

15 nov.	40	futailles	suif	pesant 1118 Pouds 16 ℔ Brut / 1006 — d° — 23 d° Net	12	28
	133	d°	Potasse	" 4058 — d° — 12 d° Brut / 3765 — d° — 9 d° Net	31	18
					43	46
				feux	4	24
					48	22

Spécification p.r le Capit L'hoste du St. Michel

18 nov.	950	Tonnes	graines de lins		29	33
	—	Fer		52 Skℓ. 12 ℓb. 15 ℔	4	19
	60	pieces	toile à voile		4	33
	72	id	Ravenduch		1	6
					39	43
				feux	4	24
					44	19

Spécification p.r le Capitaine Melayer du Fénelon

19 nov.	1	Caisse	d'objets d'art			
	3	d°	librairie		4	"
	25	balles	laines	pesant 237 Pouds 30 ℔ Brut / 210 d° 25 d° Net	3	46
	6½ 10½	Ballots	chanvre	" 802 Pouds 15 ℔	13	19
	145	futailles	suif	" 4078 d° 94 d° Brut / 3672 d° 36 d° Net	44	94
	10	d°	potasse	" 377 — d° — 9 d° Brut / 349 — d° — 25 d° Net	2	44
	16	Caisse	plumes à écrire	" 91 Pouds 34 ℔ Net	4	29
	1	d°	hardes, eff. à usage		"	"
	24	d°	differens objets		6	"
					80	40
				feux	4	24
					85	16

Spécification par le 3e. ~~Lieu~~ Corchuan du Jean Jacques

9 nov.	220	futailles	suif	pesant 5976 Pds 51 lb Brut 5379 " 37 " Net	67	13
	2230	saumons	cuivre	" 1200 Pouds	60	"
	60	futailles	potasse	" 1724 Pd 17 lb Brut 1577 " 4 " net	13	7
	20	balles	plumes à lits	" 100 Pouds	1	12
	4	malles	linge, habillemens &c		"	"
	2	caisses				
					141	32
				feux	4	24
					146	8

Spécification pr. le navire l'Etoile du Nord, Capt. Le Marchand.

3 Decemb.	26 1/4	lasts	froment		26	12
	72	sacs	id	à 4 Scheffler	3	"
	48	id	seigle	à id	1	"
					30	12
				feux	4	24
					34	36

635

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national ;

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoë, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

CHEVr L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

637

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chevr L. MURE.

Rouen Imp. de Nicétas PERIAUX le jeune.

639

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

CHEV[r] L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

651

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

LES Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison; et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chev^r L. MURE.

Rouen Imp. de Nicétas PERIAUX le jeune.

653

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord ; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation ; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

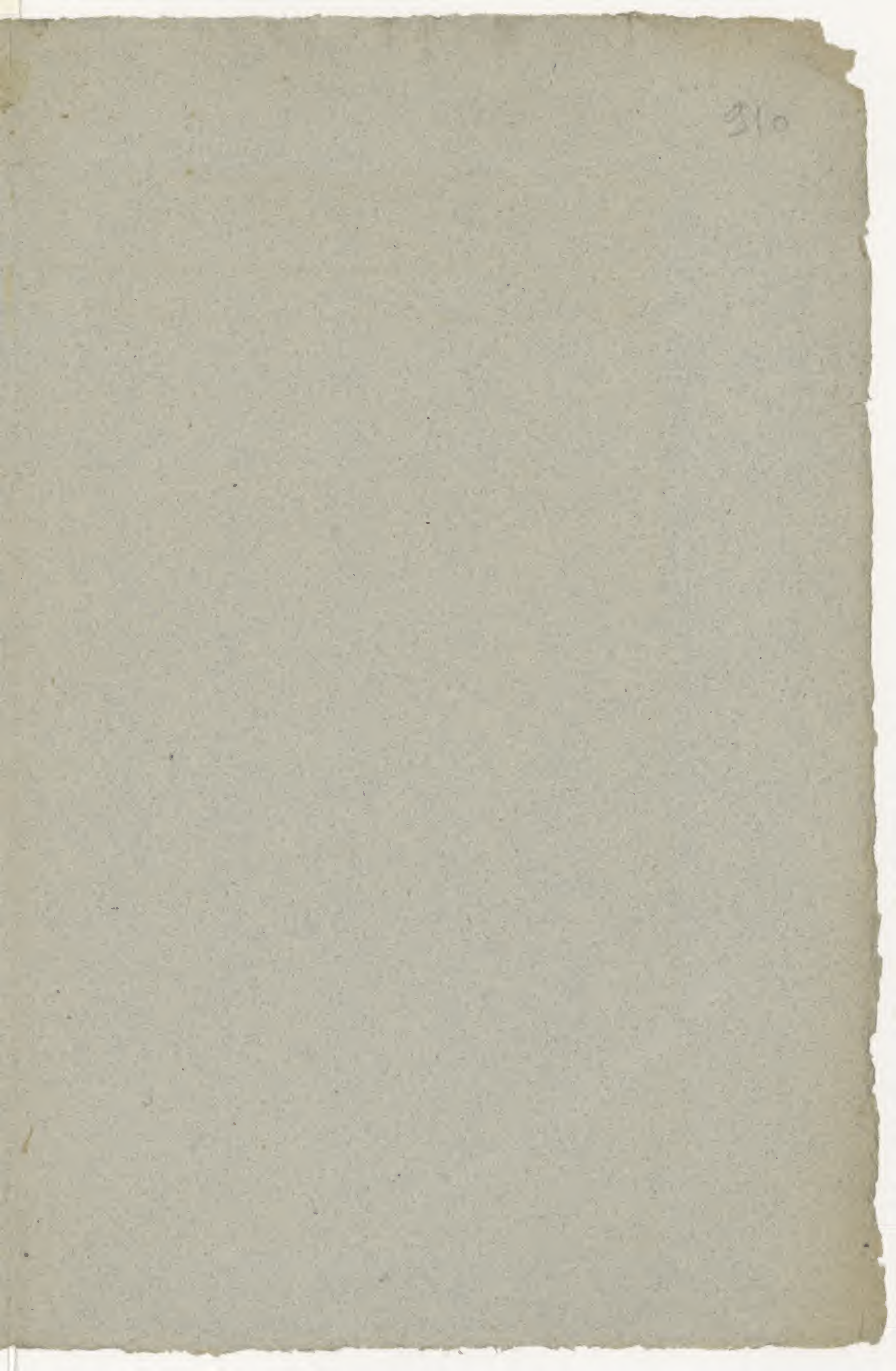
CHEV[r] L. MURE.

ROUEN IMP DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

Particulier)

Commerce et Navigation de la France par Navires étrangers

[stamp]


310

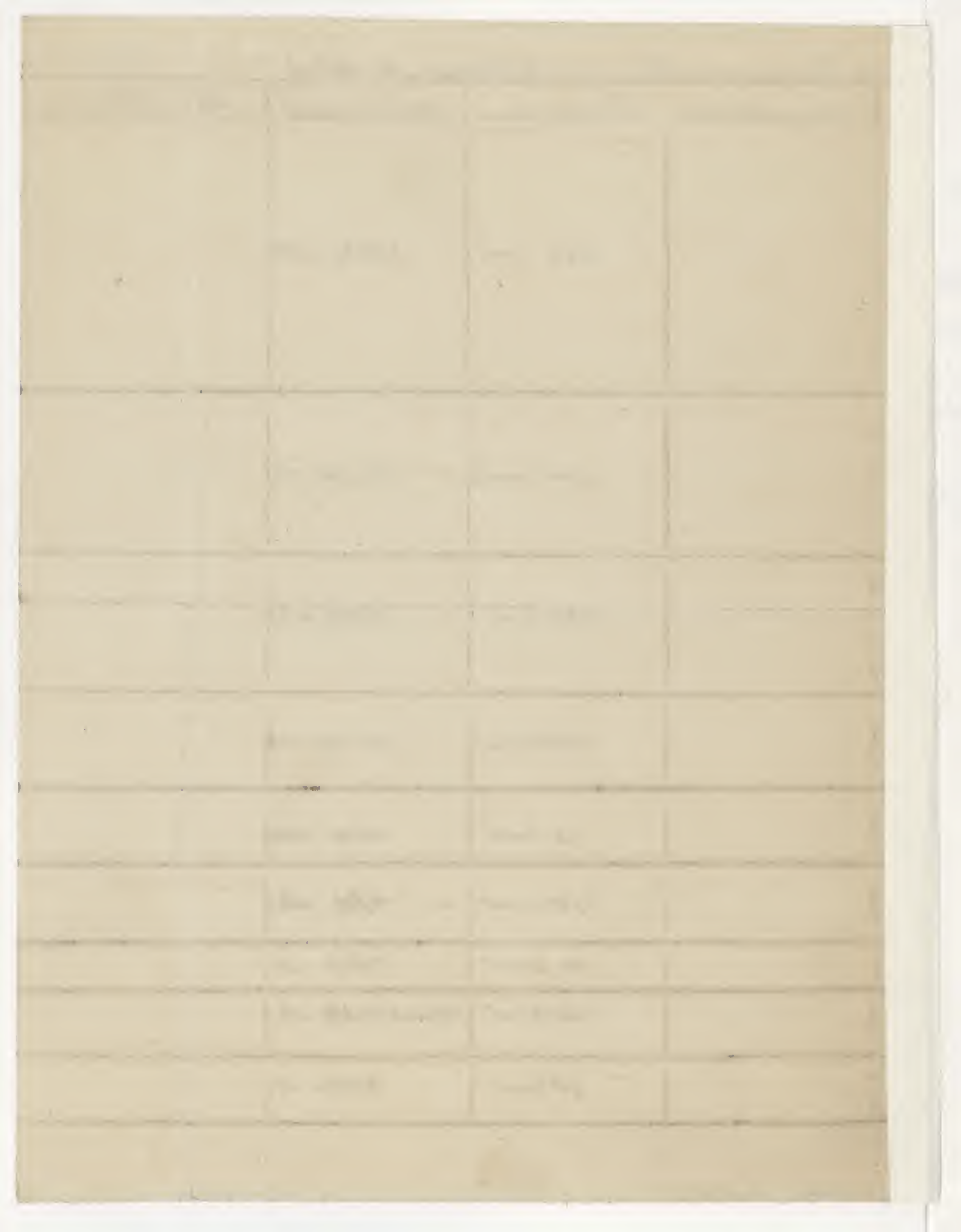
Commerce de la France avec la Baltique

Relevé de tous les navires par Nations qui ont passé le Sund, venant des ports de la Baltique et se rendant en France pendant toute l'année 1834.

Nomb. de Navires	Nations	Provenance	Déstination	Chargemens &c		valeur approximative	Tonnage	Droits du Sund		
								[illegible]	Rixd. specie	Skil.
140.	prussiens dont:	61 vent. de Stettin 42 " " Danzig 19 " " Memel 4 " " Petersbourg 4 " " Riga 3 " " Liebau 3 " " Wyburg 1 " " Colbergermünde 1 " " Greifswalde 1 " " Stralsund 1 " " Swinemünde 140 dont:	41 allt à Bordeaux. 38 " au havre 12 " à Nantes 11 " à Dunkerque 4 " " Brest 4 " " Calais 4 " " Rochefort 3 " " St Servant 2 " " Caen 2 " " Cherbourg 2 " " Dieppe 2 " " Fécamp 2 " en France 2 " à Marseille 2 " " Paimboeuf 2 " " Rouen 2 " " St Malo 2 " " Toulon 1 " " Crotoy 1 " " Granville 1 " " Lorient. 140.	44408 planches de Prusse 22333 madriers de sap. & chêne 12397 3/5 soix. de douves 12794 poutres de sapin 5419 id de chêne 2671 pièces bois p. construct. de nav. 1951 1/3 Douz. de planches 1181 poutrelles 1127 mats 1123 poutres et planches 867 planches épaisses 780 matereaux 719 esparres 360 pièces bois merrain de Hollande 262 bois de construction 251 genoux de bois 105 pièces de bois quarrés 96 Douz. clous de bois 43 pièces bois rond 31 poutres de frêne 25 pièces bois tordu 12 bois de pompes 24,288 quint. 19 lb zinc en 93,468 pl. 150 Skippund fer en barres 20 quint. d'arsenic	17226 Scheffel froment 100 Tonnes pain de from. 4 lb farine de d° 264 Lasts 18 1/2 Scheffel gr. de lin 705 pièces toile d'étoupe 300 id id grosse de Poméranie 20 balles toile de flandre 7 id ravendoue 421 rouleaux, 300 pièces, 51 paquets, 20 balles } toile 640 Kills., 372 pouds 10 lb, 225 Sk., 174 quint. } chanvre 35 balles, 5 Sk. 13 lb } plumes à écrire 150 Skippund étoupe 71 sacs têtes de boeufs 71 quint. 52 lb laine 211 lb poussière d'ambre 2 1/2 Chargemens noir anim.		26,983.	1	3041	6
64	Norvégiens	23 ven. de Sundswall 18 " " Stockholm 15 " " Riga 4 " " Hernösand 1 " " Fredrikshamn 1 " " Narva 1 " " Petersbourg 1 " " Wybourg 64 dont:	13 allt du Havre 8 " à Cherbourg 5 " " Paimboeuf 4 " " Bordeaux 4 " " Calais 3 " " Cette 3 " " Dunkerque 3 " en france 3 " à Nantes 3 " " St Malo 2 " " Bayonne 2 " " Brest 2 " " Granville 1 " " Vannes 1 " " Caen 1 " " Guernsey 1 " " Honfleur 1 " " Fécamp 1 " " Redon 1 " " Rouen 1 " " Rochelle 1 " " St Brieux 64	62,185 bar. fer, soit 9321 Sk. 5 lb 26,751 1/4 Douz. planches 7,432 pièces poutres de sapin 3133 id madriers 1572 id esparres 318 id matereaux 274 id mats 320 id poutres de chêne 310 soix. 27 pièces douves 150 pièces bois merrain de Holl. 79 id poutrelles 36 id rames 1 id beaupré 713 Tonnes goudron 29 id poix 276 Skipp. 9 lisp. 9 [illegible] 24 paquets toile de [illegible] 3 Skipp. 16 lb soie de porc 11 Skip. 14 lisp. 5 lb laine 12 Loofs seigle	2886 Skip. 9 Lisp. 4 lb chanvre 82 id 16 id .. étoupe 48 pièces toile à voile 48 id Ravendoue 16 Lisp. 5 lb Cordages 10 Skip. 12 lb 10 lb lin 41 balles plumes 36 balles id à écrire 78 lb Cobalt 250 plaques cuivre 3 Sk. 4 lb 10 lb cire 2 " 8 " 12 potasse 2 " 3 " 13 suif 1 Caisse lithographie 895 Sk. 16 Lisp. 10 lb fer		12,745	"	2,865	"
49	hanovriens dont:	13 vent. de Petersbourg 12 " " Danzig 11 " " Riga 6 " " Memel 5 " " Liebau 1 " " Stettin 1 " " Wybourg 49 dont:	10 all. à Bordeaux. 8 " " Dunkerque 7 " au Havre 6 " à Caen 4 " " St Malo 3 " " Nantes 3 " " Rouen 2 " " Bayonne 2 " " Boulogne 2 " " Cherbourg 1 " " Dieppe 1 " " St Servant 49	15627 pièces planches de Prusse 14798 id madriers 1849 id poutres de sapin 1508 5/6 Douz. planches 2242 pièces poutres de chêne 706 id esparres 625 soix. 29 pièces douves 394 pièces mats 303 id matereaux 256 id poutrelles 200 id manches de gaffe 80 id préceintes 46 id bois tordu 26 id bois de construct. naval 12 id bois de frêne 420 Skippund fer 367 pièces Ravendoue 306 id toile de flandre 73 1/2 Skipp. Cordages 24 pièces toile à voile	2826 quint. 67 lb zinc en 8478 plaq. 640 Skippund cuivre 1811 Tonnes graine de lin 1185 Skippund suif 779 barriq. eau de vie 450 balles poils de vache 353 3/10 Skipp. potasse 3466 1/8 id chanvre 32 balles id 30 quintaux id 775 Tonnes farine de from. 80 Skipp. d'étoupe 708 Chetw. graine de lin 41 7/10 Skippund laine 19 Skip. 3 lisp. 4 lb lin 10 1/5 id poils de Chèvre 2 Skippund 13 lisp. 10 lb plumes à lit 15 lispund 30 balles id à écrire 1 boîte de thé 3 1/6 Skippund poussière d'ambre		7,475	"	2313 1/2	45
24	danois dont:	7 vent. de Petersbourg 3 " " Copenhague 3 " " Wybourg 2 " " Stettin 2 " " Sundswall 1 " " Helsingfors 1 " " Hernösand 1 " " Landscrona 1 " " Liebau 1 " " Memel 1 " " Piteå 1 " " Riga 24 dont:	8 allt à Bordeaux 2 " " Boulogne. 2 " " Dieppe 2 " " Marseille 2 " " Paimboeuf 1 " " Alger 1 " " Bayonne 1 " " Cette 1 " " Dunkerque 1 " en france 1 " au havre 1 " à Nantes 1 " " Paimpol 24	3309 pièces planches de Prusse 2713 1/2 Douz. planches 1190 soix. 5 pièces douves 166 pièces madriers 90 id poutres de Chêne 75 id id de sapin 40 id mats de bouleau 2 id matereaux 2135 Tonnes goudron 900 id poix 600 id graine de lin 1651 id avoine 120 lasts écume de sucre 3 barriq. soie de porc 2 Chargemens noir animal	1845 9/10 Skippund chanvre 450 pièces toile d'étoupe 137 id id à voile 45 Skip. 14 lisp. 8 lb suif 20 Degger de peaux 4 Skippund 17 lisp. 14 lb Cordag. 1/5 id lin 1 paquet de livres 1/2 anker de Rum		3,383	"	696 1/2	30
20	lubeckois dont:	7 vent. de Lubeck 5 " " Petersbourg 4 " " Wybourg 3 " " Stettin 1 " " Riga 20 dont:	18 allt à Bordeaux 1 " en France 1 " à Lisbonne 20	17960 pièces planches de Prusse 3141 Douz. planches 2867 soix. 27 pièces douves 781 Tonnes goudron 577 7/10 Sk. chanvre 422 id étoupe 408 Skippund fer 300 pièces de vieux barriques	284 pièces toile à voile 270 Skippund cuivre 270 pièces madriers 172 id poutres en sapin 140 lasts de froment 56 pièces poutres en chêne 39 id cercles à barrique 11 barriques de vin		3,013	9	941	40
2	Sardes dont	1 vent. de Stettin 1 " " Sundswall 2 dont:	1 allt à Bordeaux 1 " " Marseille 2	353 Douz. planches 132 soix. 36 pièces douves 13 pièces poutres de sapin	6 matereaux 6 mats		388	"	28 1/2	18
113	Suédois dont:	69 vent. de Stockholm 11 " " Gefle 7 " " Westerwick 6 " " Söderhamn 4 " " Carlshamn 3 " " Sundswall 2 " " Danzig 2 " " Hernösand 2 " " Wisby 1 " " Carlskrona 1 " " Fredrikshamn 1 " " Malmöe 1 " " Norköping 1 " " Petersbourg 1 " " Skelefteå 1 " " Umeå 113 dont:	25 allt à Marseille 22 " en france 11 " à Cette 10 " " St Brieux 5 " " Calais 4 " " Bordeaux 4 " " Rouen 3 " " Brest 3 " " Gibraltar 3 " au havre 3 " à Honfleur St Malo 2 " " Cherbourg 2 " " Dieppe 2 " " Nantes 2 " " Paimboeuf 2 " " Redon 2 " " Toulon 1 " " Alger 1 " " Dunkerque 1 " " Granville 1 " " Morlaix 1 " " Oran 113	164753 barres fer = 33737 Sk. 12 L. 4 lb 196,352 5/12 Douz. planches 2,097 pièces poutres de sapin 1,458 id planches de Prusse 680 id madriers 272 id esparres 216 soix. 16 pièces douves 100 pièces cercles 74 id rames 57 id mats 30 id poutres de chêne 19 id matereaux 3 id anspects 2 id poutre de bouleau	1693 Skippund 19 Lispund 6 lb cuivre 119 id 14 L. 4 lb 3 pièces acier 1475 Tonnes goudron 567 id poix 750 lb Kobalt 503 aunes 3 pièces de toile 410 pièces peaux de lièvre 32 paires de bottes 24 lb Kobalt 17 lispund 14 lb potasse 17 id alun 15 lb baies rouges 2 petites portions écume de sucre 1 Lade 4 pag. livres 1 Lade porphyre		18,502.	"	4844	28
55	Russes dont:	14 vent. de Björneborg 7 " " Uleaborg 7 " " Gl. Carleby 6 " " Wasa 5 " " Abo 3 " " Helsingfors 3 " " Liebau 2 " " Borgå 2 " " Brahestadt 2 " " Jacobstadt 2 " " Riga 1 " " Petersbourg 1 " " Sundswall 55 dont:	28 all. en France 13 " à Marseille 2 " " Bordeaux 2 " " Dieppe 2 " " Honfleur 2 " " Morlaix 1 " " Cette 1 " au havre 1 " à Nantes 1 " " Paimboeuf 1 " " St Valery 1 " " Bayonne 55	19862 7/10 Douz. planches 3730 pièces pout. de sapin 712 anspects 907 esparres 465 madriers 340 manches de gaffe 240 mats 100 perches 29 matereaux 28 soix. douves 10 bois [illegible] 6 pièces rames 5 pièces beauprés	13969 1/2 Ts goudron 1579 Tonnes poix 3720 id graine de lin 1641 barr. fer pes. 2155 Sk. 8 L. 2 lb 1624 barres de fer 120 pièces de fer p. 12 pouds 30 lb 579 lispund 6 lb potasse 177 Skippund 10 lb chanvre 8 1/3 Chetwerts id 8 Douz. bois d'essieux 2 Chargem. bois & goudron 100 Skippund cuivre		14,500 1/2	"	1559	24
44	hollandais dont:	16 ven. de Petersbourg 10 " " Danzig 5 " " Riga 4 " " Lubeck 3 " " Stettin 2 " " Königsberg 2 " " Memel 1 " " Copenh. 1 " " Swinemünde 44 dont:	10 all. à Rouen 9 " " Nantes 6 " " Bordeaux 5 " " Dunkerque 4 " au havre 3 " à Granville 2 " " Boulogne 1 " " Brest 1 " " Calais 1 " " Caen 1 " " Dieppe 1 " " Toulon 44	27063 plaq. zinc pes. 16954 quint. 44 lb 2281 Loof. noir animal 360 barriq. id 4 Chargem. id 3295 9/10 Skippund Chanvre 3813 Pouds 30 lb id 1245 Tonnes graine de lin 7 1/2 lasts 43 Scheffel id. 2094 9/10 Skippund cuivre 570 Skipp. 9 lisp. 8 lb fer 230 rouleaux toile 180 Tonnes goudron 150 id poix 14 barriques soie de porc 66 9/10 Skippund suif une partie de viande	3763 pièces madriers 1760 id poutres en sapin 1155 id mats 965 id poutres en chêne 856 id planches de Prusse 525 id esparres 667 soix. 23 pièces douves 37 pièces matereaux 35 id anspects 17 id poutrelles 2 Lasts de bouvillons 129 caisses divers 72 Skippund fil de lin 13 Sk. 14 lispund lin 4 Caisses tableaux 2 balles crins de chevaux		5005 1/2	"	2632	10
20	mecklemb. dont:	7 vent. de Riga 7 " " Petersbourg 2 " " Danzig 1 " " Liebau 1 " " Memel 1 " " Narva 1 " " Wybourg 20 dont:	8 all. à Bordeaux 4 " " Dunkerque 3 " au havre 2 " à Rouen 1 " " Cherbourg 1 " " Honfleur 1 " " St Servant 20	11134 pièces planches de Prusse 13292 id madriers 943 id poutres de sapin 900 id bordillons 714 douz. planches 430 pièces poutres de chêne 108 id bouts de planches 107 id bois tordu 50 id esparres 40 id bois courbé de chêne 307 soix. 35 pièces douves 25 pièces planches de lambrissage 23 id matereaux 1 id mat 756 Skipp. 7 lisp. 2 lb Chanvre 449 pièces toile à voile 80 id id de flandre	2600 Skippund fer 2550 tonn. graine de lin 2400 id Chenevis 1067 quint. 96 lb zinc en 2920 plaq. 600 lb colle de poisson 365 1/2 Skippund suif 293 1/2 Degger peaux 280 Skippund cuivre 150 3/4 id potasse 44 balles plumes à écrire 26 quint. 28 lb poussière d'ambre 61 Skip. 6 lisp. 10 lb laine 23 id 19 " 10 " crins 16 id 18 " 5 " poils de vache 4 7/10 id poils de chèvre 2 balles peaux de renards.		2,719	7	1369 1/2	36
8	Brêmois dont.	5 vent. de Petersbourg 2 " " Stettin 1 " " Riga 8 dont:	5 allt à Bordeaux 2 " " Rouen 1 " " Bayonne 8	11,309 plaq. zinc = 1804 quintaux 3,050 Douz. planches de Prusse 2,837 pièces madriers 719 9/10 Skippund Chanvre 450 id cuivre	435 1/2 Douz planches 376 soix., 30 pièces douves 192 Skippund 13 lispund étoupe 90 pièces bois de bouleau 35 Skippund suif		880	"	563 1/2	12
7	Napolitains dont:	3 vent. de Stettin 2 " " Memel 1 " " Narva 1 " " Riga 7 dont:	5 allt à Bordeaux 1 " " Cette 1 " au havre 7	10,604 pièces madriers 2,389 soix. 28 pièces douves 1,197 pièces planches de Prusse 555 id id de chêne 166 id poutres d'id	250 pièces toile d'étoupe 20 id mats 1 Colli } contenant des 1 Barriq } douves usées.		1,927	"	236 1/2	12
5	Oldenbg. dont	3 allt à Rouen 2 " " Bordeaux 5 avec		3032 quintaux zinc 70 lb en 9,609 plaques 317 Douzaines de planches 315 Skippund de chanvre 105 pièces poutres de chêne	3 venant de Stettin 1 " " Liebau 1 " " Wybourg 5.		266	.	280 1/2	24
4	hambourg dont:	2 vent. de Wybourg 1 " " Narva 1 " " Petersbourg 4 dont:	3 allt à Bordeaux 1 " " Rouen 4	12,027 pièces planches de Prusse 481 10/12 Douzaines de planches 300 Skippund cuivre 298 7/10 Skippund Chanvre			563	-	437	"

Supplément au Tableau de la navigation et du Commerce de France avec la Baltique en 1834.

Nombre de navires	Nations	Provenance	Destination	Chargement	valeur approx.	Tonnage	Droits du Sund	Observations
11	Prussiens dont:	9 ven.ts de Stettin 1 " " Memel 1 " " Colbergerm. 11 dont	7 all.t à Bordeaux 3 " au Havre 1 " à Crotoy 11	2482 soixant.s 30 pièces douves 632 pièces planches de chêne 585 id madriers 417 id poutres de chêne 395 id bois ☐ de chênes 249 id planches de Prusse 80 id mats 23 id poutres de sapin 5 Colis de meubles 1 Chargement de bois 1060 paquets de lin 69 balles } chanvre 14 paquets } chanvre 430 Tonnes graine de lin 310 quint.x 80 ℔ Fine		1566 Tonn.x	207½ Rdsp. 18 Stu.	
4	lubeckois	4 ven.t de Lubeck	4 all.t à Bordeaux	1145 Skippund 8 lispund 2 ℔ Chanvre 65 — 19 — 15 — étoupes 100 Tonnes goudron 558 8/12 Douzaines de planches 566 pièces glous de bois 220 Ring 86 pièces douves 2⅔ id de bois d'enfonçure.		179 Tonneaux	150½ Rdsp. 18 Stu.	
3	danois dont	1 ven.t de Copenhague 1 " " Liebau 1 " " Wybourg 3 dont	1 all.t à Bordeaux 1 " en France 1 " à Marseille 3	362 Douzaines de planches, du madrier 107 id de planches 590 Tonnes graine de lin 300 id poix 3 Skippund cordages 3 pièces toile Ravendouc		335 Tonn.x	78 Rdsp. 6 Stu.	
2	suédois dont	1 ven.t de Liebau 1 " " Stockholm	1 all.t à Paimboeuf 1 " " Paimpool	815 Skippund 3 Lispund 10 ℔ fer 700 Tonnes graine de lins 304½ Douzaine planches		252½ Tonn.x	95½ Rdsp. 30 St.	
1	Brêmois	Stettin	Bordeaux	546 soix: 30 pièces douves 25 Skippund 64 ℔ Zinc		75 Tonn.x	14 Rdsp. 18 Stu.	
1	hanovriens	Stettin	Bordeaux	148 pièces planches de Prusse 137 id poutres de sapin 88 soix: 28 pièces douves		170 Tonn.x	8 Rdsp. 8 Stu.	
1	holland.s	Stettin	Bordeaux	159⅝ soixant. douves		30 Tonn.x	7 Rdsp. " St.	
1	Mecklenbg.	Stettin	Nantes	450 pièces planches de Prusse 289 id poutres de sapin		160 Tonn.x	1 Rosonol. 22 Rdsp " St.	
1	Russe	Borgå	Bordeaux	387½ Douz. planches 23 pièces mats		50 Tonn.x	8½ Rdsp. " St.	



915

La Somone, Capne.
naufragé

Le Jeune Émile, Capne Liard
naufragé dans le golfe de Riga au mois d'Octobre 1835

le Benjamin, Capne Lecorner
condamné comme innavigable par suite d'avaries

la Bonne aventure, Capitaine Larché
naufragé sur la côte de Steen, Ile de Zelande le
8 Décembre 1835 et condamné le 13 comme innavigt.

la Zenaide, ~~Capne Zénaide~~, Capne Laumone
naufragé près de Cronstadt en Novembre

Résumé comparatif de la Navigation de la France avec la Baltique par le Sund par Navires français pendant les années 1830, 1831, 1832, 1833, 1834 et 1835

Années	Navires venant de la mer du Nord						Navires venant de la Baltique						Total général	Tonnage	équipag.	passag.	Terme moyen du nombre de tonneaux de mer par homme d'équipage
	chargés	sur lest	Total	Tonnage	Équip.	passag.	chargés	sur lest	Total	tonnage	équipag.	passag.					
1830	44	54	98				99	"	99				197	27,832	1,671		16 tx 2/3
1831	18	17	35				40	"	40				75	9,933	623		15 tx 11/12
1832	65	53	118	15,342	839		113	"	113	14,666	884		231	30,008	1,723		17 tx 3/7
1833	43	17	60	8,594	507		64	"	64	9,048	538		124	17,642	1,045		16 tx 7/8
1834	40	14	54	7,194	436	71	61	"	61	7,777	483	31	115	14,971	919	102	16 " 3/11
1835	46	30	76	10,510	626		70	"	70	9,864	575		146	20,374	1,201		16 " 13/14

918

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 30 Juin 1835

Navires français se rendant de la mer du nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires Chargés	Numéros d'ordre Navires Lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des capit.	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
	1	10 Avril	Rosé, J. M. J.	Eole	Brig	162	9	St Malo	St Malo	Petersbourg	Sur lest
1		23 id	Grillet, Jean	Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	
2		27 id	Nissen	Louise	brig	163	8	Dunkerque	Dunkerque	id	
3		27 id	Christiaens L. E.	Semaphore	id	132	7	id	Bordeaux	id	
4		9 Mai	Esnol, J.	Ariane	id	79	6	havre	havre	id	vin de Champagne &c
5		id	Lesoré	Antoinette	Ch. M.ée	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin Cochenille &c
6		11 id	Hebert, N.	Czar Pierre	brick	176	10	Rouen	Rouen	Riga & Petersb.	
7		" id	Lelor, J. N.	Louise	id	267	12	Brest	id	Petersbourg	Tabac, vin &c
8		id	Roux, J.	Jeune Dauphin	id	77	6	Blaye	Bordeaux	id	
	2	" id	Merlin, J. F.	Commerce	id	177	9	Dunkerque	Dunkerque	id	s/lest
9		12 id	Aurran, P.	Deux frères	id	76	6	Ile d'Oléron	Rouen	Stettin	vin de Champagne
10		" id	Gautier	Louise	3 mâts	211	11	Cette	havre	Petersbourg	Chardons
11		" id	Debaulle, P. F.	l'Intrépide Camin	id	242	12	Rouen	Rouen	id	vin &c
12		" id	Camelin, J. C.	Bonne mère	brick	161	7	id	id	id	vin et chardons
13		" id	Gauvin, J. A. H.	Réunion	id	167	9	Dunkerque	Dunkerque	id	vin de Champagne
14		13 id	Gay, M.	Alexandre	brick Goëlette	120	7	Bordeaux	Rouen	Danzig	
15		14 id	Fremont, J. J.	Fulgor	brick	221	12	Havre	Havre	Petersbourg	
16		24 id	Chassenee	Laure	id	76	7	Bordeaux	Bordeaux	id	
	3	" id	Lebreton, P.	Clarisse	Goëlette	131	7	Boulogne	Boulogne	id	s/lest
17		25 id	Damiens, A. J.	Deux Adèles	brick	171	10	havre	havre	id	
	4	25 id	Le Vasseur	Sophie	gal.te	205	10	Dunkerque	Dunkerque	id	s/lest
18		30 id	Chauveau	Louise	brick	179	9	Rouen	Rouen	Libau	vin de Champagne
	5	31 id	Vanhove	les louises	goël	136	8	Dunkerque	Dunkerque	Petersbourg	s/lest
19		1 Juin	Lefort, E. O.	Adèle Celina	id	109	7	Rouen	Rouen	id	vin, Chardons &c
	6	3 id	Legras, C. F. F.	bonne aventure	3 mâts	179	10	Dieppe	Dieppe	id	s/lest.
20		6 id	Aubin, P. A.	Célestine	Brick	163	9	St Malo	Rouen	id	vin & Chardons
21		10 id	Parentot, P. P.	Marie	3 mâts	148	9	havre	havre	id	Chardons, vins, indig. &c
22		11 id	Rineau, Jean	Inamu	brick	77	8	Nantes	Noirmoutier	Narva	Sel
	7	12 id	Lacouture	Pierre Amélie	id	170	10	Bayonne	Hambourg	Riga	s/lest
	8	" id	Loir, P.	Achille	id	143	8	Cherbourg	Cherbourg	Petersbourg	id
23		" id	Gaudin, M. J.	Messager	dogre	110	7	Rouen	havre	id	vins &c
24		14 id	Locuil, J. L.	Navigateur	brick	154	9	Calais	Rouen	id	Chardon & vin
25		20 id	Gouriet, E.	Renard	id	78	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vins
26		21 id	Lemarchand	L'Étoile du nord	id	79	7	havre	havre	Rostock	vins mélasse
	9	26 id	Demay, C. F.	Iris	id	110	7	Dunkerque	Boulogne	Petersbourg	s/lest
	10	" id	Noël	Théodore	id	191	8	St Malo	Rouen	id	id
	11	27 id	Leconniat, Y.	Ville de Caen	id	138	8	Caen	Caen	id	id
27		" id	Cornillot	Hélène Marie	Ch. M.ée	78	7	Auray	Bordeaux	id	vin, papier, bois de Ste Marthe
28		30 id	Darlan, J. F. B.	Nouvelle Elisa	goëlette	77	7	Bordeaux	Bordeaux	id	
	12	" id	Latruite, L. A.	Saumon	brig	71	7	St Malo	St Malo	id	s/lest

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord

Numéros d'ordre Navires Chargés	Numéros d'ordre Navires Lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Équipage	Port de l'armement	Port de Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		14 Juin	Gay, M.	Alexandre	br. Goël.	120	7	Bordeaux	Danzig	Rouen	lin & bois
2		19 id	Aurran, P.	Deux frères	brig	76	6	Ile d'Oléron	Stettin	Bordeaux	bois merrain
3		25 id	Nissen, J. J.	Louise	id	163	8	Dunkerq.	Petersbourg	Dunkerque	cuivre, chanvre, potasse &c
4		28 id	Gautier, F.	Louise	3 mâts	210	11 et 7 p.	Cette	id	havre	cuivre, potasse, crin, soie de porc.

Résumé comparatif

de la navigation française par le détroit du Sund pend.t le 1er Semestre des années 1830 à 1835 inclus.

Années	Navires français ven.t de la mer du Nord: Chargés	Navires français ven.t de la mer du Nord: en lest	Navires français ven.t de la mer du Nord: Total	Navires français ven.t de la Baltique: Chargés	Navires français ven.t de la Baltique: en lest	Navires français ven.t de la Baltique: Total	Total Général
1830	28	26	54	5	"	5	59
1831	3	16	19	2	"	2	21
1832	47	26	73	28	"	28	101
1833	26	8	34	10	"	10	44
1834	24	2	26	6	"	6	32
1835	28	12	40	4	"	4	44

Certifié exact et conforme aux livres tenus au Consulat
Elseneur le 7 Juillet 1835.

Le Consul de France

C. de la Roquette

1833 – 1er Sémestre

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janv. jusques et y compris le 30 juin 1835

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nos des nav. chargés	Nos des nav. à lest	Date de l'expéd.	Noms & prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèces	Tonnage	Équip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
1	"	6 Mai	Lemaître P.H.F.	la Flore	3 Mâts	232	12 & 4p.	le Havre	le Havre	St Pétersbourg	vin, riz, coton, cétacés
2	"	id	Frémont, L.G.	le Fulgor	Brig	221	12 & 1p	id.	id.	id	Coton, vin
3	"	id	Berneval, Am.	l'Edouard	id	151	9 & 2p	Rouen	Rouen	id	Vin et chardons
4	"	id	Dupuy, P.	la jeune Adèle	Galiotte	121	7	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, cochenille, coton
5	"	id	Loir P.	l'Emile	Brig	75	6	id.	id.	id	coton, plomb, bois de t.
"	1	id	Demay, Ch. J.	l'Iris	id.	110	6	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
6	"	id	Lecomte F.E.	la Thérèse	id	98	7	Rouen	Rouen	id	vin
7	"	id	Damiens, A.F.	les deux Adèles	id	171	8 & 4p	le Havre	le Havre	id	vin, coton, bois de teinture
"	2	8 id	Futs, P.F.	la jeune Olympe	id	118	7	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
"	3	id	Lachaud, C.V.	le Charles	id	145	8	id.	id.	"	id
"	4	12 id	Verrem, J.F.M.	le petit Emmanuel	id	150	8	id.	id.	id	id
"	5	14 id	Lavalle J.L.	Saint Adrien	id	75	6	Fécamp	id	id	id
8	"	16 id	Gilles, P.J.	le Courrier	id.	180	10	le Havre	le Havre	id	Bois de campêche, coton
9	"	18 id	Aillet, J.M.J.	l'Alfred Marie	id	77	6	Saint Malo	Rouen	Riga	Vin
10	"	19 id	Homon, P.M.	la Zoé	Goëlette	67	7	Morlaix	id	Dantzig	id
11	"	id	Lenel, J.J.	Emélie & Julie	Sloop	56	6	Bordeaux	id	Stettin	id
12	"	20 id	Auditbert, B.J.	l'Edmond	Trois Mât.	268	13	Cette	Cette	Lubeck & St Pétersb.	id et divers m.
13	"	24 id	Sarrasin, A.	la Mathilde	Brig	107	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	id id
14	"	29 id	Croude, J.N.M.	le pierre Corneille	trois Mât.	237	12 & 3p.	Rouen	Rouen	id	id id
15	"	3 Juin	Leprêtre, J.A.	la Clarisse	Brig	131	7	Boulogne	Bordeaux et Hambourg	id	Plomb, bois de teinture
16	"	9 id.	Noel, J.M.	la Foi	id.	139	7	Saint Malo	Rouen	id	Vin, chardons, parfum.
17	"	id	Mocaer, F.	l'Armand	id.	261	12	Rouen	id.	id	id id.
"	6	id	Merlier, B.J.	la Julie	id.	147	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
"	7	id	Berquin, J.J.	le navigateur	id.	221	10	id.	id.	id	id
18	"	id	Benoist P.L.	la Louise	id.	109	8	Caen	Rouen	Riga & Copenhag.	vin chardon
19	"	id	Devot P.	la Susanne	id.	132	8	Calais	Dunkerque	St Pétersbourg	id
20	"	id	Esnol, P.	l'Ariane	id.	83	6	Cherbourg	le Havre	id.	vin, coton
21	"	10 id.	Painchaud, A.C.	la Julie	id.	110	7 & 3p	Bordeaux	id	id	id
22	"	id	Guéroult F.A.	l'Auguste	id.	187	9 & 1p.	le Havre	id	id	id
23	"	id	Lacouture, A.	le Pierre Amélie	id.	170	11	Bayonne	Bayonne	Lubeck et Rostock	vin et diverses m.
24	"	11 id	Comte C.	la Jenny	id	77	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	Bois de teinture, vin
25	"	id	Morel, J.R.H.	les deux frères	id	102	6 & 1p.	Dunkerque	le Havre	id.	Coton, piment, &c
"	8	13 id.	Borne, C.F.	la Jenny	id	131	7	id	Dunkerque	id	Sur lest
26	"	19 id.	Ledoré P.M.	l'Antoinette	Chasse marée	77	7 & 1p	Auray	le Havre	id	vin, bois de campêche, cochenille
						4,745	277				

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusques et y compris le 30 Juin 1833

Navires Français se rendant de la mer Baltique dans la mer du Nord

N°s d'ordre	N°s	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		12 janvier	Deuve J.L.	l'Hirondelle	Dogre	100	7	le Havre	Riga	Dunkerque	Graine de lin, plumes
2		11 juin	Lachaud C.V.	le Charles	Brig	145	8	Marseille	St Pétersbourg	id.	Potasse, bois de fer &
3		12 id	Bizet	Constance	id	139	9 & 1 p	id.	id	le Havre	Chanvre, Cuivre &
4		13 id	Renaut L.A.C.	l'Augustin Victorine	id	77	7 & 1 p	Rouen	id.	id.	Cuivre, bois, peaux &
5		15 id	Dupuy P.	la Jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	id.	Dunkerque	Potasse, colle de poisson &
6		21 id	Homon P. M.	la Zoé	goëlette	67	7	Morlaix	Dantzig	Rouen	Bois
7		26 id	Lenel J.J.	Emélidor en Julie	Sloop	56	6	Bordeaux	Stettin	id	Zinc, bois, suif
8		29 id	Damiens	les deux Adèle	Brig	171	8 & 4 p	le Havre	St Pétersbourg	id	Cuivre, potasse &
9		id	Aillet J.M.	Albert Marie	id	77	6	St Malo	Riga	St Malo	Chanvre
10		30 id	Galopin F.C	le Messager	Dogre	109	7 & 5 p	le Havre	St Pétersbourg	Rouen & le Havre	cuivre, laine, poils de cheval &
						1062	72				

Résumé

Navires français venant de

Mer du Nord			Baltique		
Chargés	Sur lest	Total	Chargés	Sur lest	Total
26	8	34	10	"	10

Total général

44

Comparaison du Commerce & de la navigation de la France par Navires Français du 1er Janvier au 1er Juillet 1830, 1831, 1832, 1833 par le détroit du Sund.

Années	Navires Français venant de la M. du Nord			Navires Français venant de la Baltique			Total général
	Chargés	en lest	Total	Chargés	en lest	Total	
1830	28	26	54	5	"	5	59
1831	3	16	19	2	"	2	21
1832	47	26	73	28	"	28	101
1833	26	8	34	10	"	10	44

1832.

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Juillet jusques et y compris le 31 Xbre 1833.

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nº des nav. chargés	Nº des nav. en lest	Date de l'expéd.	Noms et prenoms des capitaines	Noms des navires	Espèces	Tonnage	Equip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
27	"	8 Juillet	Bignon, P.J.	Adolphe	Brig	106	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	Vin, bois de teinture
28	"	8 id	Vatel, L.	Joséphine	3 Mâts	250	13	id	id	id	id
"	9	16 id	Olivier, J.	Duquesne	id	299	12 & p	Le Havre	Le Havre	id	Sur lest
"	10	18 id	Delamarre, L.D.	La Racine	id	362	16	id	id	id	id
"	11	22 id	Latruite, L.A.	Le Saumon	Brig	71	7	St Malo	St Malo	id	id
29	"	23 id	Hébert, Nicolas	Czar Pierre	id	176	11 & 9 p	Rouen	Rouen	id	Vin, librairie, horlogerie
30	"	id id	Ridoret, Blaise	Courrier du Havre	id	73	8	Bordeaux	Bordeaux	id	id, bois de campêche etc
31	"	24 id	Blondin, F.M.	Jeanne d'arc	3 Mâts	194	10	Le Havre	Le Havre	id	prunes, campêche
"	12	id id	Fourny, L.J.N.	Estelle	Goëlette	127	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
32	"	25 id	Magnan, F.V.	Hortense Eugénie	id	76	6 & 1 p	Le Havre	Rouen	id	Ocre, huile etc
33	"	id id	Fatome	Edmond	Brig	127	8	Rouen	id	id	Vin, eau de vie, Campêche
"	13	27 id	Lecorney, A.J.L.	La Dorade	id Goëlette	148	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
"	14	17 Août	Leprêtre, J.A.	La Clairisse	Goëlette	131	7	Boulogne	Boulogne	id	id
34	"	18 id	Leblanc, G.	La Seine	Brig	132	8 & 4 p	Rouen	Honfleur	id	Chardons, Vin, Vitriol
35	"	id id	Romel, L.J.J.	Jeune Hortense	Galéasse	116	7	Dunkerque	Dunkerque	id	Cordes à Carder
36	"	21 id	Dehoulle, P.F.	L'Intrépide Canaris	3 Mâts	242	12 & 1 p	Rouen	Rouen	id	Ocre, Vitriol, divers
"	15	id id	Theboudois, P.T.	Joséphine	Goëlette	79	7	Honfleurs	Honfleurs	id	Sur lest
"	16	28 id	Quilbé, F.G.F.	Jeune Armande	Sloop	69	5	Caen	Havre	Riga	id
37	"	id id	Taubert, J.F.	La félicité	Brig	166	9	Cette	Cette	St Pétersbourg	Vin & divers
38	"	id id	Bizet	Constance	id	139	9 & 7 p	Le Havre	Le Havre	id	id, Librairie etc
39	"	10 7bre	Fremont, L.G.	Fulgor	id	221	12 & 6 p	id	id	id	Vin, cannelle etc
"	17	26 id	Gekiere, G.M.	Benjamin	id	165	10	Dunkerque	Dunkerque	Riga	Sur lest
40	"	1 Octobre	Bilequin, C.G.	Émilie	Goëlette	84	7	Bayonne	Bordeaux	Petersbourg	Vin
41	"	4 id	Airoult, C.A.	l'Aglaé	Brig	121	9 & 10 p	Rouen	Rouen	id	id, bulottage
42	"	5 id	Pineau, F.	La Maine	id	77	8	Noirmoutier	id	id	Vin
43	"	8 id	Lefort, O.E.	Adèle Celina	Goëlette	98	7	Rouen	id	id	Chardons, vin, librairie
						3,849	230				

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

Nº des nav. chargés	Nº des nav. en lest	Date de l'expéd.	Noms et prenoms des capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Equip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
11	"	10 Juillet	Loie, F.	Emilie	Brig	75	6	Bordeaux	St Pétersbourg	Dieppe	Fer, chanvre
12	"	13 id	Futs, P.F.	Jeune Olympe	id	118	7	Dunkerque	id	id	id, potasse, chanvre
13	"	14 id	Leprêtre, J.A.	Clairisse	Goëlette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, suif etc
14	"	id id	Berneval, A.	Edouard	Brig	151	9 & 10	Rouen	id	Le Havre & Rouen	Cuivre, chanvre etc
15	"	16 id	Fremont, L.G.	Fulgor	id	221	12 & 7 p	Le Havre	id	id	id, id, toiles
16	"	id id	Lavalle, J.F.	St Adrienne	id	75	6	Fécamp	id	Fécamp	id, id
17	"	17 id	Domay, C.J.	Iris	id	110	6	Boulogne	id	Le Havre	id, id, Suif
18	"	19 id	Vasom, J.F.M.	Petit Emanuel	id	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin, potasse etc
19	"	id id	Lemaître, P.M.S.	Flore	3 Mâts	232	12	Le Havre	id	Le Havre	Cuivre, chanvre, graine
20	"	id id	Froude, J.N.M.	Pierre Corneille	id	237	12	Rouen	id	Rouen	Cuivre, suif, potasse, chanvre
21	"	id id	Comte, C.	Jenny	Brig	77	7	Bordeaux	id	Dunkerque	graine de lin, plumes
22	"	id id	Lecomte, F.E.	La Thérèse	id	98	7	Rouen	id	Rouen	cuivre, fer, chanvre etc
23	"	id id	Lefrancois, J.J.A.	Le Norman	id	168	10	Cherbourg	id	Le Havre	id id id
24	"	25 id	Gilles, F.J.	Courrier	id	180	10	Le Havre	id	id	id, chanvre, Suif
25	"	30 id	Noel, J.M.	La foi	id	139	7	St Malo	id	St Malo	Chanvre, fer
26	"	2 Août	Sarrazin, A.	Mathilde	id	107	7	Bordeaux	id	Le Havre	Cuivre, suif, crins etc
27	"	id id	Mertier, C.J.	Julie	id	147	8	Dunkerque	id	Granville	fer, chanvre
28	"	id id	Ledore, P.M.	Antoinette	Chasse Marée	77	7	Auray	id	Bordeaux	Cuivre, chanvre, fer
29	"	id id	Painchaud, M.	Julie	Brig	110	7	Bordeaux	id	Havre	id, id, Suif
30	"	id id	Benoist, P.C.	Louise	id	109	7	Caen	Riga	Rouen	Chanvre, peaux etc
31	"	7 id	Lacouture, A.	Pierre Amélie	id	170	11	Bayonne	Lubeck & Riga	Dunkerque	Graine de lin etc
32	"	11 id	Berguin, J.F.	Navigateur	id	221	10	Dunkerque	St Pétersbourg	Le Havre	chanvre, cuivre etc
33	"	12 id	Esnols, F.	L'ariane	id	83	6	Cherbourg	id		cuivre, potasse, chanvre
34	"	14 id	Boone, C.F.	La Jenny	id	131	7	Dunkerque	id	Boulogne & Fécamp	cuivre, chanvre
35	"	16 id	Devol, P.	Susanne	id	132	8	Calais	id	Le Havre	id id Suif
36	"	27 id	Audibert, B.J.	Edmond	id	268	13	Cette	Lubeck & id	id	id id id
37	"	id id	Moraer, J.	Armand	id	261	12	Rouen	id	id	id, Suif, potasse
38	"	id id	Morel, J.N.H.	Deux frères	brig-Goëlette	102	8 & 1 p.	Dunkerque	id	Dieppe & Havre	id, chanvre etc
39	"	id id	Guéroult, F.A.	Auguste	Brig	187	9	Le Havre	id	Rouen	id, id Suif
40	"	1 Septbre	Latruite, L.A.	Saumon	id	71	7	St Malo	id	St Malo	Chanvre
41	"	7 id	Delamarre, L.D.	Racine	3 Mâts	362	16 & 3 p	Le Havre	id	Le Havre	Cuivre, fer, chanvre
42	"	8 id	Hébert	Czar Pierre	Brig	176	11 & 8 p	Rouen	id	Rouen	id, Suif, potasse
43	"	9 id	Vatel, L.	Joséphine	3 Mâts	250	13	Bordeaux	id	Nantes & Bordeaux	id, id fer
44	"	id id	Fourny, L.J.	Estelle	Goëlette	127	7	Boulogne	id	Boulogne	Suif, chanvre, graine de lin
45	"	id id	Fatome	Edmond	Brig	127	8	Rouen	id	Le Havre	Suif
46	"	10 id	Olivier, J.	Duquesne	3 Mâts	299	12	Le Havre	id	id	Cuivre, id, Potasse
47	"	13 id	Bourdieu, P.	Julie	Galéasse	74	6	Dunkerque	Riga	id	Chanvre, huile
48	"	16 id	Lecorney, A.J.L.	Dorade	Brig-Goël.	148	8	id	Petersbourg	id	Cuivre, suif, potasse, toile
49	"	id id	Ridoret, B.	Courrier du Havre	Brig	73	8	Bordeaux	id	St Malo & Bordeaux	id, id, chanvre, cordages
50	"	17 id	Magnan, F.V.	Hortense Eugénie	Goëlette	76	6	Le Havre	id	Le Havre	id, potasse, suif
51	"	20 id	Leprêtre, J.A.	Clairisse	Brig. id	131	7	Boulogne	id	Boulogne	Chanvre, graine de lin
52	"	21 id	Bignon, P.J.	Adolphe	Brig	106	7 & 4 p.	Bordeaux	id	Le Havre	Cuivre, Suif, Chanvre
53	"	26 id	Blondin, F.M.	Jeanne d'Arc	3 Mâts	194	10	Le Havre	id	id	id, id, potasse etc
54	"	7 Octobre	Bizet	Constance	Brig	139	9 & 4 p	id	id	Rouen	id, laine, potasse
55	"	8 id	Romel, L.J.J.	Jeune Hortense	Galéasse	116	7	Dunkerque	id	Dunkerque	potasse, graine de lin
56	"	id id	Dehoulle	L'Intrépide Canaris	3 Mâts	242	12	Rouen	id	Le Havre	Cuivre, suif, potasse, laine
57	"	19 id	Quilbé	Jeune Armande	Sloop	69	5	Caen	Riga	Dieppe	graine de lin, Suif etc
58	"	24 id	Fremont, L.G.	Fulgor	Brig	221	12	Le Havre	Petersbourg	Le Havre	Cuivre, suif, chanvre etc
						7,277	417				

Navires français se rendant de la Mer Baltique dans la Mer du Nord.

Nos des navires chargés	Nos des navires en lest	Date de l'opération	Noms & prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature des Chargement.
59		26 Octobre	Tessier?	La Félicité		166	9		Pétersbourg	Havre	[illegible]
60		id id	[illegible]	La Jeune?	Brig	138	8		id	Havre & Rouen	[illegible]
61		27 id	Thiboudeau?	Joséphine	Goëlette	79	7	Honfleur	id	Le Havre	fer, cuivre, potasse, [illegible]
62		6 Novembre	Gekiere	Benjamin	Brig	165	10	Dunkerque	Riga	Dunkerque	Graines de lin
63		15 id	Pineau F.	La Maine	id	77	8	Noirmoutier	St Pétersbourg	Nantes	Noir animal
64		id id	Béléguier?	Emilie	Goëlette	84	7	Bayonne	id	Le Havre	[illegible] suif, laine
						709	49				

Tonnage et équipage en 1833

Mer du Nord			Baltique	
	Tonnage	Equipage	Tonnage	Equipage
du nord	8,594	507	9,048	538
de la Baltique	9,048	538		
	17,642	1,045		

Résumé

Navires français venant

Mer du Nord			Baltique		
chargés	sur lest	Total	chargés	sur lest	Total
43	17	60	64	.	124

Total général

Comparaison du commerce & de la navigation de la France par navires français du 1er Janvier au 31 Décembre 1830, 1831, 1832, 1833 par le détroit du Sund

Années	Navires français venant de la mer du Nord			Navires français venant de la Baltique			Total général
	chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total	
1830	44	54	98	99		99	197
1831	18	17	35	40	.	40	75
1832	65	53	118	113	.	113	231
1833	43	17	60	64	.	64	124

1832

324

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusques et y compris le 19 Juin 1832.

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique.

Nos d'ordre des navires chargés	Nos d'ordre des navires en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prenoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1	"	17 mars	Coudere	l'Alerte	Brig goëlette	123	8	Calais	Cette	Stettin	Vin en bouchons
2	"	22 avril	Eahet	le Cid	Brig	77	6	Nantes	Dunkerque	Copenhague	Sucre et houille
"	1	id.	Noel	le Théodore	id	190	10	St Malo	Amsterdam	Riga	Sur lest
3	"	id.	Dupuy	la jeune Adèle	Galéasse	121	7	Dunkerque	Bordeaux	Stettin	Vin et bois campêche
.	2	id	Magnan	Hortense-Eugénie	Goëlette	76	6	Bordeaux	St Valery en C.	St Pétersbourg	Sur lest
"	3	id	Beauvois	la Liane	id	120	7	Dunkerque	Boulogne	id.	idem
4	"	23 id.	Pasquier	le César	Brig	185	12	Havre	Havre	id	vin, coton &c.
5	"	24 id.	Vasselin	la Desirée	3 mâts	186	9	Dieppe	Honfleurs	Rostock	Sucre
6	"	25 id	Vexier	l'Aglaé	Brig	128	8	Havre	Havre	Pétersbourg	Vin, chardons &c.
7	"	26 id.	Le Gallic	Louise Félicité	Brig. Goë.	115	8	Bordeaux	Bordeaux	Stettin	vin, esprit, campêche
8	"	id.	Guégand	la jeune Julie	Dogre	77	7	Nantes	Nantes	id	Sucres, syrops &c.
9	"	id	Gauvin	la bonne mère	Galéasse	149	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
10	"	id	Larcheveau	l'Utile	Brig	60	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, cocon, campêche
"	4	id.	Vangendt	les Louises	Goëlette	135	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
11	"	27 id.	Sarrasin	la Mathilde	Brig	107	7	Bordeaux	Bordeaux	Stettin	vin et bois St Domingue
12	.	id.	Le Doré	l'Antoinette	chasse marée	77	7	Auray	id.	St Pétersbourg	vin et vert de gris
.	5	29 id.	Le Comte	la Thérèse	Brig	98	7	Havre	Havre	Lubeck	Sur lest
13	.	id.	Constantin	le petit Eugène	id	78	6	Bordeaux	Bordeaux	Liebau	vin en bouchons
14		2 mai	Bronzon	l'Economie	id	160	10	Cette	Cette	Pétersbourg	vin
"	6	5 id	Legros	le Renard	id	264	12	Calais	Calais	id.	Sur lest
"	7	id	Granara	Pierre Antoine	id	118	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	id
"	8	id.	Nosten	l'Actif	id	141	8	id.	id	id.	id
15	"	id	Lefevre	la Nord	3 mâts	175	10	Havre	Havre	id.	vin, campêche &c.
16	"	id	Lecornec	la Dorade	Brig goël.	148	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	vin
17	"	id	Aubrée	la Célestine	Brig	163	9	Rouen	Cette	Rostock	vin
18	"	6 id.	Lemaître	l'Emma	id	166	9	Havre	Havre	St Pétersbourg	vin et march. div.
"	9	7 id.	Benoist	le jeune Ernest	Dogre	77	6	Caen	Dunkerque	Riga	Sur lest
19	"	8 id.	Laverogne	l'Adelaide	Brig	129	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
20	"	id	Floch	l'Eugène	id	71	7	St Malo	Cette	id.	vin, amandes, garance
21	"	10 id	Hebert	le Czar Pierre	id.	176	10	Rouen	Rouen	id.	Cire et march. div.
22	"	id	Briot	Constance	id	139	9	Marseille	Marseille	id.	garance, amandes &c.
23	"	id.	Labouchède	la Lise	Dogre	75	6	Bordeaux	Bordeaux	id.	vin
24	"	13 id	Deheulle	l'intrépide Canari	trois mâts	242	11	Rouen	Havre	id	vin, ocre, chardons
25	"	id	Eon	le Jean Baptiste	Dogre	78	6	Havre	Cette	Stettin	vin
26	"	19 id.	Hue	la bonne mère	Brig	161	9	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin et chardons
27	"	id	Servat	l'Aimée	id	104	8	id	id	id	terre et chardons
28	"	22 id.	Beranger	l'Union	id	129	8	id	id	Dantzig	vin et chardons
29	"	25 id	Launay	l'Auguste	Dogre	62	5	Havre	id.	Riga	vin
30	"	26 id	Jourdan	l'Antigone	Brig	191	10	Auray	Bordeaux	Pétersbourg	vin, & autres m.
31	"	27 id	Magnero	la bonne Sidonie	id.	110	8	Vannes	St Valery s/S.	Copenhague	Sel vin & vinaigre
32	"	28 id	Dupeyras	la Lise	Goëlette	78	6	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	vin en liège
33	"	31 id	Chassenez	la Laure	Brig	76	7	id	id.	id.	vin
34	"	id.	Verron	le petit Emmanuel	id	150	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	vin
35	"	1 Juin	Chezbonnel	l'Euterpe	id	141	8	Havre	Rouen	Dantzig	vin
36	"	3 id	Altazin	l'Armide	Brig Goël.	91	7	id	Havre	id	vin
37	"	4 id	Galopin	le Messager	Dogre	109	8	id	id	St Pétersbourg	march. divers.
"	10	id.	Lebeau	l'Euphrasie	Brig-g.	92	6	Caen	Caen	id.	Sur lest
"	11	id	Seignard	le Voyageur	chasse m.	71	6	Vannes	Dunkerque	Memel	id
38	"	5 id	Duve	l'Hirondelle	Dogre	100	7	Havre	Havre	Riga	vin
"	12	id	Delafosse	les deux frères	Brig	150	9	Granville	Granville	St Pétersbourg	Sur lest
"	13	id	Gilard	la jeune Céline	id	130	8	Bordeaux	Dunkerque	Riga	id
"	14	9 id.	Hervé	Henri-marie	Lougre	78	6	St Malo	Havre		id.
"	15	15 id.	Bojer	le Souvenir	Brig	79	7	Nantes	Nantes	St Pétersbourg	id
39	"	id.	Vranken	le nouveau Voyageur	Galéasse	77	6	Dunkerque	Honfleurs	id.	vin et chardons
40	"	16 id.	Sire	le Théodore	Brig	109	8	Le Croisic	Rouen	id.	vin et chardons
"	16	17 id	Pineau	Marie	id	77	8	Nantes	Nantes	id.	Sur lest
"	17	id	Lecomniat	la ville de Caen	id	138	8	Caen	Caen	id.	id
41	"	18 id.	Ridoret	le Courrier du Havre	id	73	7	Bordeaux	Bordeaux	id.	vin
"	18	id	Gouner	le Borée	id	122	8	Nantes	Calais	id.	Sur lest
"	19	id	Lacouture	le Sieur Amélie	id	170	10	Bayonne	Anvers	id	id
"	20	id.	Demay	l'Angéline		178	9	St Valery s/S.	St Valery s/S.	id	id
"	21	19 id	Bondon	l'Augustine		79	6	Bordeaux	St Malo	id	id
"	22	id.	Boone	la Jenny		131	7	Dunkerque	Dunkerque	id.	id

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

Nos d'ordre des navires chargés	Nos d'ordre des navires en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prenoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1	"	30 avril	Coudere	l'Alerte	Brig	123	8	Calais	Stettin	Havre	froment
2	"	6 mai	Eahet	le Cid	id	77	7	Nantes	Copenhague	Dunkerque	Fer, brai & goudron
3	"	21 id	Noel	le Théodore	id	190	10	St Malo	Riga	id.	Seigle et orge
4	"	27 id.	Beauvois	la Liane	Goëlette	120	7	Dunkerque	Dantzig	Rouen	froment
5	"	28 id.	Le Comte	la Thérèse	Brig	98	7	Havre	Lubeck	id.	id
6	"	31 id.	Constantin	le petit Eugène	id	78	6	Bordeaux	Liebau	Bordeaux	froment, seigle
7	"	4 juin	Benoist	le jeune Ernest	Dogre	77	6	Caen	Riga	Caen	froment et seigle
8	"	5 id.	Vexier	Aglaé	Brig	128	8	Havre	St Pétersbourg	Havre	fer, cuivre, seigle
9	"	6 id.	Magnan	Hortense Eugénie	Goëlette	76	6	Bordeaux	id.	Boulogne	froment
10	"	id.	Vangendt	les Louises	id.	135	8	Dunkerque	id.	Dunkerque	id &c.
11	"	7 id.	Larcheveau	l'Utile	Brig	60	6	Bordeaux	id	Bordeaux	id.
12	"	id.	~~Sarrazin~~	Mathilde	id.	107	7	id	Stettin	Havre	id.
13	"	9 id.	Gauvin	la bonne mère	Galéasse	149	8	Dunkerque	St Pétersbourg	Dunkerque	Chanvre et froment
14	"	id.	Le Doré	l'Antoinette		77	7	Auray	id.	Bordeaux	froment et toile à voile
15	"	10 id.	Le Gallic	Louise Félicité		115	8	Bordeaux	Stettin	id.	Bois
16	"	id.	Guégand	la jeune Julie	Dogre	77	7	Nantes	Id.	Nantes	id
17	"	id.	Dupuy	la jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	Id.	Havre	Bois et zinc
18	"	13 id.	Granara	Pierre Antoine	Brig	118	8	Dunkerque	St Pétersbourg	Dunkerque	Seigle
19	"	14 id.	Le Cornec	la Dorade	Brig goël.	148	8	id	id	id	Potasse, chanvre en ...
20	"	15 id	Pasquier	le César	Brig	185	12	Havre	id	Havre	march. diverses
21	"	17 id	Laverogne	l'Adelaide	id.	129	8	Dunkerque	id	id.	froment
22	"	18 id	Floch	l'Eugène	id	71	7	St Malo	id	Nantes	Seigle, bois de pin &
23	"	id	Bronzon	l'Economie	id	160	10	Cette	id	Dunkerque	froment, potasse, id
24	"	id	Nosten	l'Actif	id	141	8	Dunkerque	id	St Valery s/S.	froment

2760 N°4

Résumé

de la Mer du Nord	De la Baltique
41 navires chargés	24 navires chargés
22 id. Sur lest	
63	24

87

Comparaison du commerce et de la Navigation de la France par navires français du 1er janvier au 19 juin des années 1830, 1831 et 1832, par le détroit du Sund.

Années	Navires français venant de la mer du Nord: chargés	sur lest	total	Navires français venant de la Baltique: chargés	sur lest	total	Total général des navires français	Observations
1830	26	22	48	1	"	1	49	Il faut ajouter à 1832 2 navires venus et retournés par la Baltique et canal de Holstein, ce qui élève à 4.
1831	3	16	19	"	"	"	19	
1832	41	22	63	24	"	24	87	

2760 N°3

925

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 20 Juin jusques et y compris le 17 Aout 1832

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique.

N.os d'ordre des nav.res chargés	N.os d'ordre des nav.res en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipe.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
42	"	22 juin	Février, Pierre	l'Espérance	Dogre	100	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	vin
"	23	24 id.	Cleroult, Michel	l'amélie d'amour	Dogre	72	6	Rouen	Calais	St Pétersbourg	S. lest
43	"	id.	Berneval,	l'Édouard	Brig	151	8	id.	Rouen	id	vin et chardons
44	"	id.	Le François J. F. A.	le Normand	id	161	9	Cherbourg	Cette	Stettin	vin et bouchons
45	"	25 id.	Damiens, Antne fr.	les deux Adèles	id	171	9 et 4p	le Havre	le Havre	St Pétersbourg	vin et march. div.
"	24	id.	Corchuan, Joseph	le père courageux	chasse mar.	76	8	Vannes	Dunkerque	id	Sur lest
"	25	26 id.	Noel, Jean Marie	le Théodore	Brig	191	10	St Malo	id.	id	id
46	"	id.	Bergey, Jean	Marie Gabrielle	id.	79	7	Libourne	id	id	6 colli chardons
47	"	id.	Agasse, Jean, Charl.	Éole	id	160	10 & 2p	Rouen	Rouen	id	vin et chardons
"	26	27 id.	Leluc, François	le desir de la paix	chasse marée	74	8	Auray	Dunkerque	id	Sur lest
"	27	1 Juillet	Lelez, Jérome, Nicol.	la Louise	Brig	267	11	Nantes	le Havre	id	id.
"	28	8 id.	Fruneau, Vr Nas R.	les trois frères	id	77	6	id.	St Valery s/S.	id.	id
"	29	9 id.	Caillard, Jean Jacq.	le Neptune	id	243	12	Dunkerque	Dunkerque	id	id
"	30	12 id.	Vangendt, Louis Alb.	les Louises	goëlette	135	8	id	id	id	id
"	31	14 id.	Gobrot(?), A. M. N. R.	l'Iris	Brig	110	7	Boulogne	Boulogne	id	id
"	32	id	Sourmentin, Nicolas	la Léane	goëlette	120	7	Dunkerque	id	id.	id
"	33	id	Sueur, Nas Const.	le Mentor	Brig	226	9	id	Dunkerque	id.	id
"	34	id	Lenrètre(?), Jean, Antne	la Clarisse	goëlette	131	7	Boulogne	le Havre	id.	id
48	"	id	Biotte, Jean, Bte	l'Aigle	Sloop	77	7	Honfleurs	Rouen	id.	vin, chardons &c
"	35	id.	Lecornez, Alex. J. L.	la Dorade	Brig goël.	148	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
"	36	15 id.	Aillet, Pierre, fr. M.	le Fréderic Marie	Brig	76	6	St Malo	Saint Malo	id.	id
"	37	id	Auger, franc. Eugen.	la bonne aventure	3 mats	179	10	le Havre	le Havre	id.	id
"	38	id	Fauvin, Jean, R. H.	la bonne mère	galéasse	149	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	id
49	"	id	Parentot, Pierre, R.	la Nérée	3 mats	148	8	Rouen	le Havre	id	47 caisses vin
"	39	16 id	Futs(?), Pierre François	la jeune Olympe	Brig	118	7	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
"	40	id	Guchon, franc. Évass.	la Pomone	id	179	9	le Havre	le Havre	id	id
"	41	17 id	Borgmann	l'Alliance	3 mats	205	11	id.	id.	id	id
"	42	18 id	Dupuy, Pierre	la Jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	id	id	id
"	43	10 id	Sarrasin, Antne	la Mathilde	Brig	107	7	id	id	id	id
50	"	5 aout	Aillot, Jean, Marie, Jos.	l'Alfred Marie	id.	77	6 et 1p.	Saint Malo	Rouen	id.	chardons
"	44	6 id	Merlier, Benjam. J.	la Julie	id.	147	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
51	"	8 id	Deutsche, Claud. Ed.	le Guillaume	id.	187	9 & 5p	le Havre	le Havre	id	march. diverses
"	45	9 id	Jourdan, franc. Mar.	l'Antigone	id.	191	9	Auray	Dunkerque	id	Sur lest
"	46	id.	Bouffay, franc. Victor	le jeune Arthur	id.	75	6	Fécamp	Fécamp	id.	id
"	47	id.	Guichou, Mar., Gasp.	la bonne aimée	id.	111	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
52	"	id	Granara, Pierre, Ferd.	le Pierre, Antoine	id.	118	8	id	id.	id.	Café, sucre, vin
53	"	id	Leblanc, Guillaume	l'Aq. Seine(?)	id.	132	8 & 1p.	le Havre	le Havre	id	marchand. div.
"	48	id.	Savalle, Jerome, Thom.	l'Adrien	id.	75	6	Fécamp	Fécamp	id	Sur lest
"	49	14 id.	Flouest, Jacq. Pierre	l'Amitié	id	131	8	id	id	id	id.
"	50	15 id.	Gobert, Guill. Théop.	le Mexico	trois Mats	341	16	le Havre	le Havre	id	id.
"	51	id.	Devot, Philippe	la Susanne	Brig	132	8	Calais	Calais	id	id.
54	"	id	Lamaure, Raym.	le petit Félix	id.	79	6	Bordeaux	Bordeaux	id	Bois de campêche
55	"	id	Gay, Michel	le Perplexe(?)	id.	73	6	id.	id.	id.	id
56	"	id.	Blaisot, Jacq. Aug.	l'Aimée	id.	93	7	Morlaix	Rouen	id	vin, chardons &c
57	"	id	Renault Louis, A. C.	l'Augustine-Victorine	id.	77	7	Rouen	Honfleurs	id.	id

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

N.os d'ordre des nav.res chargés	N.os d'ordre des nav.res en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipe.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
25	"	21 juin	Legros, Pierre, Adrien, Desp.	le Renard	Brig	264	12 et 1p	Calais	St Pétersbourg	Calais	froment et chanvre
26	"	id.	Labouchède	la Lise	Dogre	75	6	Bordeaux	id.	St Valery s/S.	froment et graine de lin
27	"	24 id.	Hebert, Nicolas	le Czar Pierre	Brig	176	10 et 1p	Rouen	id	Rouen	Cuivre, fer &c
28	"	28 id.	Maguero, Remi Jean F.	la bonne Sidonie	id	110	8	Vannes	Copenhague	Dunkerque	froment
29	"	2 Juillet	Launay, Jean, Franç.	l'Auguste	Dogre	62	5	le Havre	Riga	Rouen	id.
30	"	id	Vasselin, Adrien	la Désirée	trois Mats	186	9	Dieppe	St Pétersbourg	Dunkerque	Seigle
31	"	3 id.	Lechoulle(?), Pierre, Fra.	l'Intrépide canaris(?)	id.	242	11 et 1p	Rouen	id.	Rouen	Cuivre, laine, froment &c
32	"	id	Hue, Louis, Thom. Vict.	la bonne mère	Brig	161	9	id.	id.	le Havre	cuivre, froment &c
33	"	id.	Aubrée Pierre, Aug.	la Célestine	id	163	9	id.	id.	id.	froment
34	"	4 id	Jourdan, Fran., Marie	l'Antigone	id	191	10	Auray	id.	Dunkerque	id.
35	"	id.	Lefèvre, Louis, Aug.	la Neva	3 mats	175	10 & 6p	le Havre	id.	id	Cuivre, potasse, froment &c
36	"	8 id.	Bizet, Pierre, Isidore	Constance	Brig	129	9	Marseille	id.	le Havre	froment
37		14 id	Cherbonnel, P. M.	l'Euterpe	id.	141	7	le Havre	Dantzig	Rouen	id.
38		id	Berenger, Jacq. Aug.	l'Union	id.	129	8	Rouen	id.	id.	id
39		id	Altazin, Louis	l'Armide	Brig-Goë.	91	7	le Havre	id	id	id
40		24 id	Dupeyrat, Martin	la Lise	goëlette	78	6	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	Potasse, chanvre &c
41		25 id	Seignard, Jean, Franç.	le Voyageur	chasse mar.	71	6	Vannes	Memel	id.	froment
42		26 id	Chassenes	la Laure	Brig	76	7 et 2p.	Bordeaux	Saint Pétersbourg	Bordeaux	froment, soies de porc &c
43		27 id	Lemaître, P. H. S.	l'Emma	id	166	9 et 3p	le Havre	id.	le Havre	froment
44		28 id	Noel, Jean, Marie	le Théodore	id	191	10	Saint Malo	Riga	Dunkerque	id
45		id	Pineau, François	la Maine	id.	77	8 et 4p	Nantes	Saint Pétersbourg	le Havre	froment et peaux
46		id	Demuy, Pierre, Val.	l'Angeline	id.	178	9 et 2p	Saint Valery s/S.	id.	id.	froment
47		id	Boju, Jacques	le Souvenir	id.	79	7	Nantes	id.	id.	froment et soies de p.
48		id	Servet, Jean	l'Aimé	id	104	8 et 1p.	Rouen	id	id	cuivre, chanvre &c
49		id	Verron, J.	le petit Emmanuel	id	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	froment, chanvre
50		29 id	Gillard, Michel	la jeune Césarine	id	130	8	Bordeaux	Riga	id	froment
51		30 id.	Gonnet, God. M. Gab.	le Borée	id.	122	8	Nantes	St Pétersbourg	le Havre	id
52		id.	Bondon, Dom. Franç.	l'Augustine	id	79	6	Bordeaux	id.	St Malo	fer, chanvre et cuivre.
53		id	Lacouture, Arn.	la pierre Amélie	id.	170	10	Bayonne	Riga	Bayonne	mature et chanvre
54		1er Aout	Lebeun, Aug. fr. M.	l'Euphrasie	id	92	6	Caen	St Pétersbourg	Caen	froment et seigle
55		2 id.	Corchuan, Joseph	le père courageux	chasse marée	76	8	Vannes	id.	le Havre	froment
56		id.	Leluc, François	le desir de la paix	id.	74	8	Auray	id.	Dunkerque	potasse, soies de porc seigle
57		3 id.	Con, Yves	le Jean Baptiste	Dogre	78	5	Dinan	Stettin	le Havre	froment
58		id.	Leconniat, Yves Pierre	la ville de Caen	Brig	138	8	Caen	St Pétersbourg	Caen	Suif, potasse &c
59		4 id.	Sire, Théod. Jean Bte	le Théodore	id.	109	8	Le Croisic	id	le Havre	froment
60		9 id.	Hervey, Jacques, Franç.	le Henri Marie	Lougre	78	6	Saint Malo	id.	Saint Malo	Chanvre
61		id	Bergey, Jean	la Marie Gabrielle	Brig	79	7	Libourne	id.	Dunkerque	froment
62		11 id.	Bobné	la Jenny	id	131	7	Dunkerque	id	id	Potasse, chanvre, froment &c
63		13 id.	Claroult, Michel	l'Amélie d'amour	Dogre	72	6 et 1p.	Rouen	id	id	froment, soies de porc &c
64		14 id	Lelez, Jérémie, Nicolas	la Louise	Brig	267	11	Nantes	id	Rouen	cuivre
65		id.	Vranken, Pierre, Fr.	le nouveau Prosper	Galéasse	77	6	Dunkerque	id	le Havre	Cuivre, chanvre &c
66		16 id.	Berneval, Amand	l'Édouard	Brig	151	8 et 3p.	Rouen	id.	id	Cuivre, soies de porc &c
67		id.	Sevzier, Pierre	l'Espérance	Dogre	100	7	Bordeaux	id.	Rouen	cuivre, queues de b.(?)
68		17 id.	Galopin, Franç. Théo.	le Messager	id.	109	8 et 4	le Havre	id	Rouen	cuivre, potasse, froment
69		id.	Damiens, Antne, Fran.	les deux Adèles	Brig	171	9 et 4	id	id	le Havre	froment, cuivre &c

Résumé

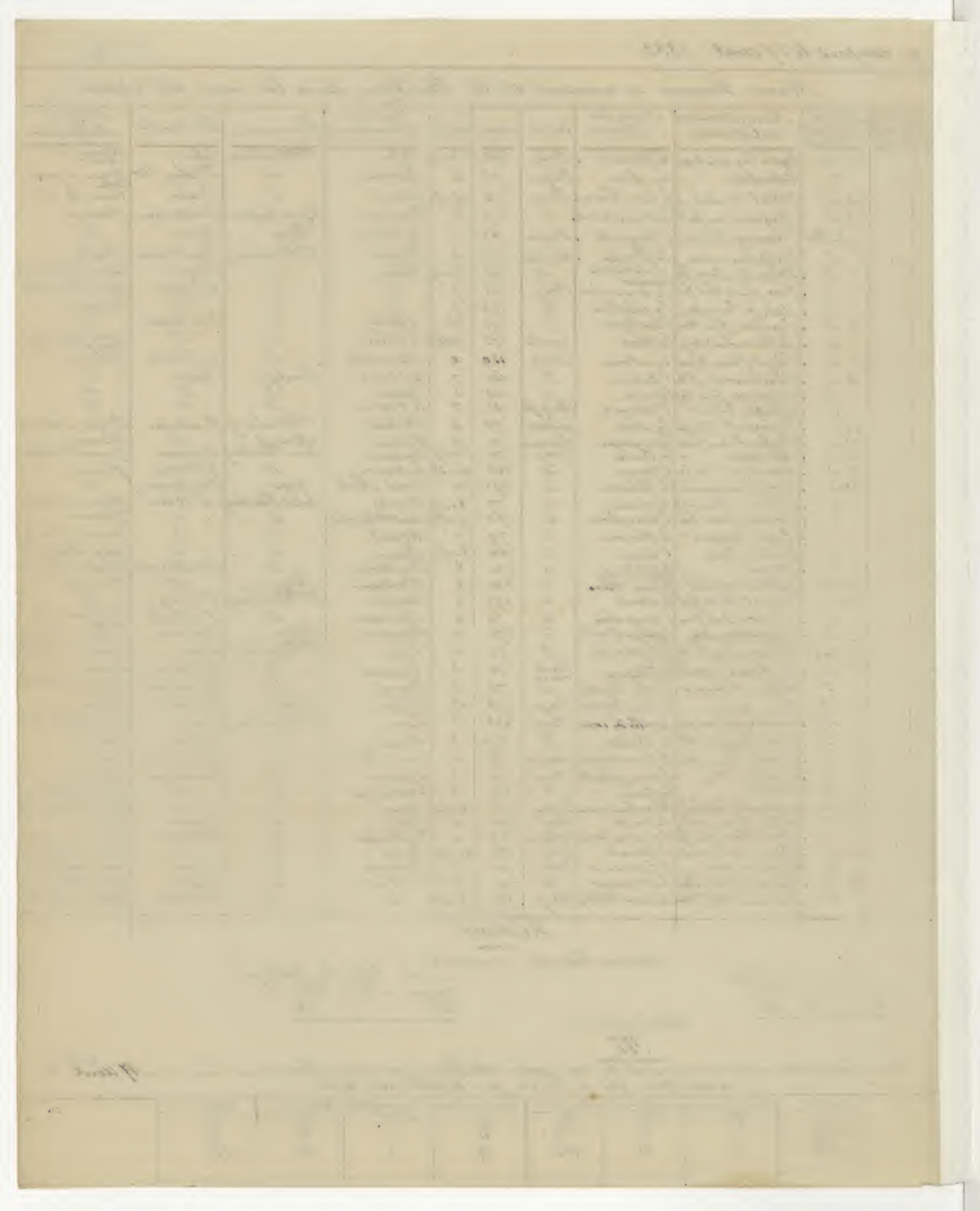
Navires Français venant

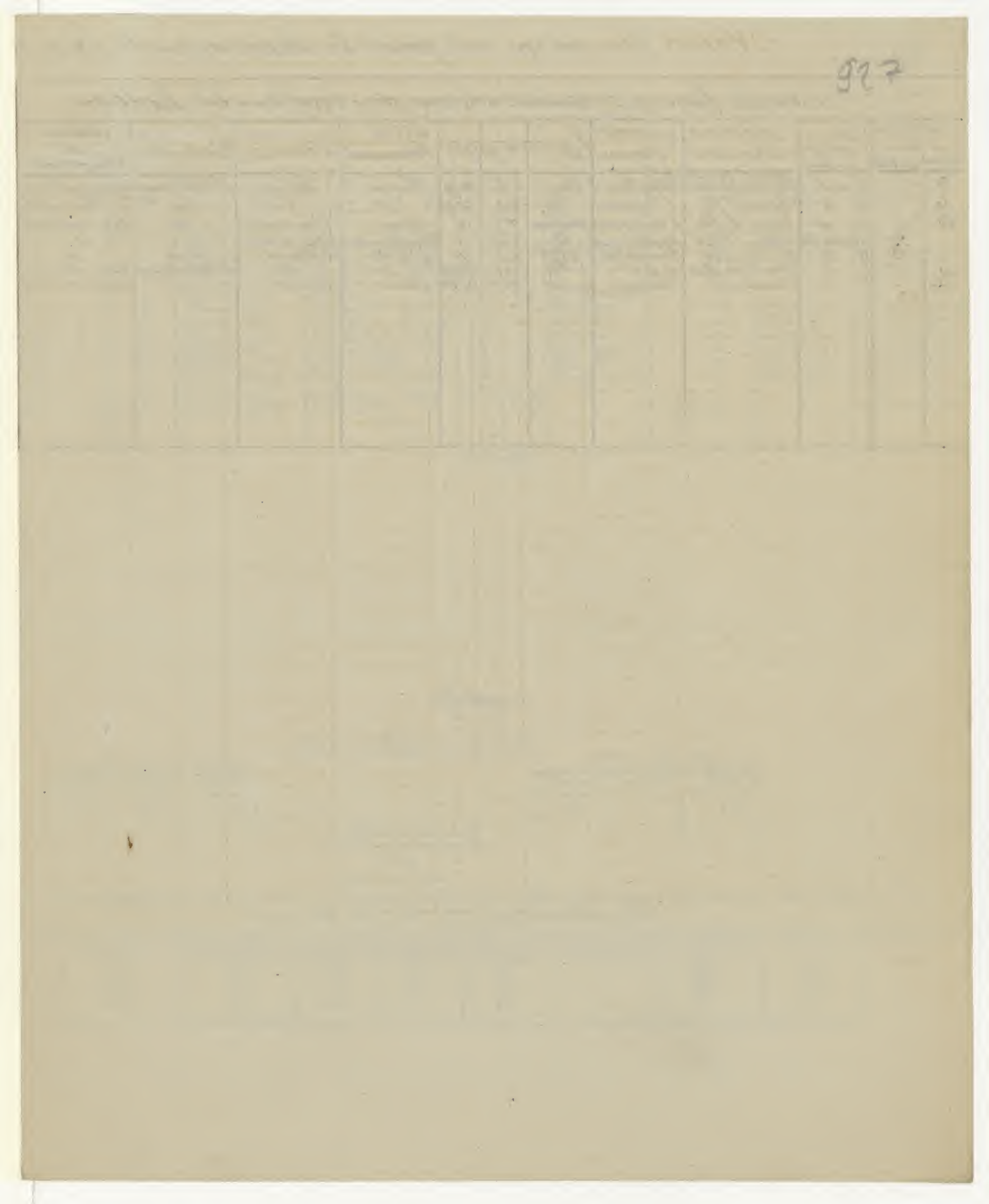
de la mer du Nord			De la Baltique		
chargés	en Lest	Total	chargés	en Lest	Total
57	51	108	69	"	69

Total général
177

Comparaison du commerce et de la navigation de la France par navires Français du 1er Janvier au 17 Aout même des années 1830, 1831 et 1832, par le détroit du Sund.

années	Navires français venant de la mer du Nord			Navires français venant de la Baltique			Total
	chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total	
1830 ...	37	52	89	41	"	41	130
1831 ...	10	16	26	11	"	11	37
1832 ...	57	51	108	69	"	69	177





Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 18 Août jusques et y compris le 21 Septembre 1832

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nos d'ordre des nav. chargés	Nos d'ordre des navires en lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Équip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
58	"	22 août	Hébert, Nicolas	Le Czar Pierre	Brig	176	10 et 9 p.	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	Chardons, librairie
59	"	23 id	Chéron, P. F.	l'Espoir	id	111	7 et 1 p.	id	id	id	vin, chardons, libr.
60	"	30 id	Le Doré, P. Al.	l'Antoinette	chasse-m.	77	8	Auray	Bordeaux	id	vin, cochenille
"	52	4 septembre	Varren, J. T. M.	Le petit Emmanuel	brig g.	150	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
"	53	11 id	Guichon, J. A.	Flore et Delphine	brig	216	10	le Havre	le Havre	Riga	id
61	"	12 id	Chérault, Ch. Aph.	Aglaé	id	121	10 et 2 p.	id	id	St Pétersbourg	Coton et vin
62	"	16 id	Dehaulle, A. J.	l'Intrépide (corsaire)	3 mâts	242	11 et 1 p.	Rouen	Rouen	id	vin, librairie &c.

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

Nos d'ordre des nav. chargés	Nos d'ordre des nav. sur lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Équip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
70	"	18 août	Fourneau, V. N. R.	les 3 Frères	brig	77	6	Nantes	St Pétersbourg	Redon	merrain
71	"	id	Ridorel, Blaise	Le messager du Havre	id	73	7 et 3 p.	Bordeaux	id	le Havre	froment, cuivre, potasse
72	"	24 id	Agasse, J. C.	l'Eole	id	160	10	Rouen	id	id	cuivre, fer, chanvre
73	"	29 id	Butte, J. B.	l'Aigle	sloop	77	7	Honfleur	id	Bayonne	chanvre
74	"	id	Aillet, P. J. M.	le Frédéric marie	brig	76	6	St Malo	id	St Malo	chanvre, graine de lin
75	"	1er Septembre	Vangeudt, J. Alb.	Les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	id	le Havre	suif, froment
76	"	2 id	Le Tornoz, A. J. L.	la Dorade	Brig goël.	148	8	id	id	id	étain, cuivre, fer &c.
77	"	7 id	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	id	131	7 et 1 p.	Boulogne	id	id	id id id
78	"	id	Fourmontin	La Diane	goëlette	120	7	Dunkerque	id	Boulogne	Blé, chanvre, goudron
79	"	id	Auger, F. E.	La bonne aventure	3 mâts	179	10	Le Havre	id	Nantes	fer, suif, chanvre
80	"	8 id	Lerasin, A.	Mathilde	brig	107	7	Bordeaux	id	Rouen	cuivre, suif, bougies
81	"	id	Pitt, A. F.	La jeune Stéphanie	id	118	7	Dunkerque	id	le Havre	cuivre, suif &c.
82	"	id	Delafosse, A.	Les deux frères	id	150	9	Granville	id	Granville	fer, cordages, goudron
83	"	id	Guérin, J. A. H.	La bonne mère	galiasse	149	8	Dunkerque	id	Dunkerque	froment, chanvre
84	"	9 id.	Caillard, J. J.	le Neptune	brig	243	12 et 4 p.	id	id	id	id id
85	"	17 id	Guichon, M. G.	La bonne Aimée	id	111	7 et 1 p.	id	Dantzig	id	bois, graine de lin

Résumé

Navires Français venant

de la mer du Nord			De la Baltique		
chargés	en lest	Total	Chargés	en lest	Total
62	53	115	85	"	85

Total général

200

Comparaison du commerce et de la navigation de la France par navires Français du 1er Janvier au 21 7bre inclus des années 1830, 1831 et 1832, par le détroit du Sund.

Années	Navires Français venant de la mer du Nord			Navires Français venant de la Baltique			Total
	Chargés	en lest	Total	Chargés	sur lest	Total	
1830 ..	41	54	95	86	"	86	181
1831	15	17	32	24	"	24	56
1832	62	53	115	85	"	85	200

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 22 septembre jusques et y compris le 31 Octobre 1832.

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique.

Nos d'ordre des navires chargés	Nos d'ordre des navires en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equipe	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
63	"	23 septembre	Boone, ch. fr.	la Jenny	Brig	131	7	Dunkerque	Dunkerque	Riga	mécanique à vapeur, fromage en lest
64		12 Octobre	Bizet, pierre, Isid.	Constance	id	139	9 et 3 pass.	Marseille	le Havre	St Pétersbourg	marchand. diverses,

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord ~

Nos d'ordre des navires chargés	Nos d'ordre des navires en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equipe	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
86	"	22 septemb.	Guichon franc. Louis	la Pomone	Brig	179	9	le Havre	St Pétersbourg	le Havre	Suif, chanvre cuivre, fer
87	"	id	Pezentoz, Pierre, Philip.	la Nérée	trois Mats	148	8 & 5 p.	Rouen	id.	id	
88	"	24 id.	Jourdan, franç. Marie	l'Antigone	Brig	191	10 & 2 p.	Auray	Riga	Flessingue	Graine de lin
89	"	26 id	Aillet, Jean, Marie, Jos.	l'Alfred. Marie	id.	77	6	Saint Malo	Saint Pétersbourg	Saint Malo	Chanvre et nattes
90	"	id.	Grandra, pierre, Ferd.	le Pierre Antoine	id	118	8	Dunkerque	Riga	Dunkerque	Chanvre et bois
91	"	3 Octobre	Borgmann, henri	l'Alliance	3 mats	205	11	le Havre	St Pétersbourg	le Havre	graine de lin &a.
92		4 id	Merlier B. J.	la Julie	Brig	147	8	Dunkerque	id.	Dunkerque	Chanvre
93		id	Bouffay, fr. Victor	le Jeune Arthur	id.	75	6	Fécamp	id.	Fécamp	Chanvre et suif
94		6 id.	Gotrot, Ant. M. N. R.	l'Iris	id.	110	7	Boulogne	id.	le Havre	
95		16 id	Hebert, Nicolas	le Czar Pierre	id	176	10 & 1 p.	Rouen	id.	Rouen	march. diverses
96		id	Dupuy, Pierre	la Jeune Adèle	Galéasse	121	6 et 1 p.	Bordeaux	id.	Bordeaux	id.
97		18 id.	Savalle, Jerom. Chari.	le Saint Adrien	Brig	75	6	Fécamp	id.	le Havre	chanvre, colle de poiss.
98		id	Gobert, Jph. Théoph.	le Mexico	trois Mats	341	16	le Havre	id	id.	fer, suif, chanvre
99		id.	Deutsche, Claud. Edm.	le Guillaume	Brig	187	9 et 1 p.	id.	id	id	marchand. diverses,
100		21 id.	Leblanc, Guillaume	la Seine	id	132	8 et 1 p.	id.	id.	Rouen	Suif, potasse, soies de porc, laine
101		22 id	Sucar, Nicolas, Constan.	le Mentor	id	226	9	Dunkerque	id.	Boulogne	Chanvre, froment
102		id.	Lamaure, Raym.	le petit Félix	id	79	6	Bordeaux	id.	Bordeaux	Planches
103		23 id	Deroz, Philippe	la Susanne	id	132	8	Calais	id	Rouen	Suif, crin &a.
104		1er 9bre	Blaisot Jacq. Ange	l'Aimée	id	93	7	Morlaix	id.	Morlaix	fer, bois, Goudron

Résumé

Navires Français venant de

la mer du Nord			de la Baltique		
chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total
64	53	117	104	"	104

Total général

221

Comparaison du commerce & de la navigation de la France par navires Français du 1er Janvier au N 1830, 1831 et 1832 par le détroit du Sund.

années	Navires Français venant de la mer du Nord			Navires Français venant de la Baltique			Total général
	chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total	
1830	44	54	98	93	"	93	191
1831	18	17	35	33	.	33	68
1832	64	53	117	104	"	104	221

Certifié véritable
Elseneur le 4 novembre 1832
Le Consul de France en Danemark
de la Roquette

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er novembre jusques et y compris le 31 Decembre 1832

Navires se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nos d'ordre du navire chargé	No d'ordre du navire sur lest	date de l'expédon au Sund	noms et prénoms du Capitaine	noms des navires	espèce	tonnage	équipage	Port de l'armement	Provenance	destination	nature du chargement
65	"	6 novembre	Galopin	Messager	Dogre	109	7 et 5 p.	Havre	Rouen	St Pétersbourg	

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord

Nos d'ordre du navire chargé	No d'ordre du navire sur lest	Date de l'expédition au Sund	noms et prénoms du capitaine	noms des navires	espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	destination	nature du chargement
~~105~~	~~"~~	~~1 novbre~~	~~Blaisot~~	~~Aimée~~	~~brig~~	~~93~~	~~7~~	~~Morlaix~~	~~Pétersbourg~~	~~Morlaix~~	~~fer, bois goudron~~
105	"	8 id.	Guichon	Flore & Delphine	brig	216	10	Havre	Riga	Havre	Chanvre et bois
106	"	id id	Boone	Jenny	id	131	7	Dunkerque	id	Dunkerque	bois et graine de lin
107	"	9 id	Dekeulle	intrépide Canaris	3 mats	242	11	Rouen	Pétersbourg	Rouen	chanvre, soies de porc, crins
108	"	11 id	Verrem	petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	Bois, Potasse, chanvre
109	"	id id	Huest	Amitié	id	131	8	Fécamp	id	Fécamp	Chanvre, bois
110	"	id id	Cleroult	Aglaé	id	121	10 et 1 p.	Havre	id.	Rouen	graine de lin, chanvre potasse
111	"	id id	Gay	Perplexe	id	73	6	Bordeaux	id	Nantes	noir animal
112	"	id id	Ledoré	Antoinette	Chasse marée	77	8	Auray	id	Havre et Bordeaux	chanvre, laine Plumes
113	"	12 id	Cheron	Espoir	Brig	111	7	Rouen	id	Nantes	noir animal

1834

933

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 31 Décembre 1834

Navires français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre sur lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier, F.J.	Le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, rodins, fruits secs
2		5 id	Dehoulle	L'intrépide Canonnier	3 mâts	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &c
3		8 id	Grillet, Jean	Le Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teinture, pastel
4		" id	Mourreau, J.J.E.	La Rose	goélette	102	7	id	id	id	vin, bois d'acajou, march. div.
5		10 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10.1	havre	havre	id	id. id
6		" id	Gilles, P.J.	Le Courrier	id	189	10.1	id	id	id	bois d'acajou, bois jaune
7		11 id	Damiens, A.F.	Les 2 Adèles	id	171	10.1	Rouen	id	id	vin, marchandises diverses
8		21 id	Dupuy, pierre	La jeune Adèle	galiote	121	7	Bordeaux	hambourg	id	farine en gruau
9		" id	Delaporte, P.G.J.	Le vaillant	brig	121	8.1	Rouen	Marseille	id	vin, ocre, librairie
10		" id	Cleroult, michel	La bonne mère	dogre	72	7.1	id	Rouen	id	vin
11		" id	Verrem, J.M.F.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	Copenhague, Dantzig	machines et vin
12		" id	Moisan, F.	La Félicité	Ch. mée	109	8	auray	Bordeaux	St Pétersbourg	vin, eau de vie, bois de teinture
13		" id	Morin	L'Emmanuel	brig	76	7	Colignin	Rouen	id	vin
14		3 Juin	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	goël.	131	8	Boulogne	Hambourg	Stettin	farine et seigle
15		" id	Loir, pierre	L'Émile	brig	75	6	Cherbourg	id	St Pétersbourg	id id
16		7 id	Bergey, Jean	La Marie gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	vin
"	1	8 id	Potel, R.C.	Le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	id	sur lest
17		10 id	Lelue, françois	Le Don de la paix	Ch. mée	114	9	auray	Dunkerque	Stockholm	vin
18		14 id	Marzin, V.M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	id.
19		" id	Bazin, J.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id.
20		16 id	Ledore, P.M.	L'antoinette	Ch. mée	77	7	auray	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
21		17 id	Lefort, E.O.	L'adèle Célina	goël.	78	7.3	Rouen	havre	id	id et march. div.
22		18 id	Clémence, F.L.J.	La Chérie	brig id	141	8	Dieppe	Dieppe	id	idem chargé, quelq. cuir, vin
23		24 id	Fonneau, Simon	Le St Julien	Ch. mée	71	6	Nantes	Rouen	id	vin
"	2	27 id	Noël, Jos. Marie	L'automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	Elseneur et Riga	sur lest
24		28 id	Aubardy, nicolas	Le Napoléon	3 mâts	223	12.6	le havre	le havre	St Pétersbourg	bois de campêche, vin
25		2 Juill	Larchevaud, B.	Le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teinture
"	3	15 id	Noël, Jean Marie	Le Théodore	id	191	9	St Malo	Crotoy	id	sur lest
26		" id	Esnol, pierre	L'ariane	id	79	6.1	havre	havre	id	coton, vin
27		" id	Hebert, nicolas	Le Czar Pierre	id	176	10.1	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre, P.H.J.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12.3	le havre	le havre	id	mécanique et librairie
29		26 id	Pinchaud, A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	Hambg. Groningue	id	farine
"	4	29 id	Lecornec, A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
30		" id	Demay, Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	farine de seigle
"	5	2 Août	Guillaume, J.P.	La Dorade	flamb.	69	6	St Malo	St Malo	id	sur lest
31		3 id	Gauwin, J.A.H.	La Réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Costey, Ch.	La ville d'Oléron	3 mâts	391	16	le havre	le havre	id	sur lest
"	7	7 id	Monnier, J.T.	L'adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id.
32		9 id	Jaslin, F.C.	Le Colibri	brig	236	13.6	le havre	le havre	id	vin
"	8	17 id	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	goël.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	sur lest
33		20 id	Liard, A.V.	Le jeune Émile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papier &c
"	9	27 id	Guichon, F.C.	La Pomone	brig	179	9	havre	havre	Riga	sur lest
"	10	1 septb	Carpentier, F.S.	Le Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
34		3 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10	le havre	havre	Elseneur et Riga	mécaniques, papier
"	11	" id	Paulin, M.S.	Le Messager	dogre	109	7	id	id	id	sur lest
35		" id	Corthuan, V.	Le Jean Jacques	brig	141	9.6	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin
36		" id	Vangendt	Les Louises	goël.	135	8	Dunkerque	adra	Riga	plomb
"	12	4 id	Granara, P.F.	La bonne aimée	brig	111	8	id	Dunkerque	id	sur lest
"	13	" id	Morvan, F.	Le diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	sur lest
37		13 id	Tatome, C.M.	L'Edmond	id	127	9.10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		" id	Lefebvre, P.D.	Aris et Abel	goël.	65	5	Fécamp	id	Riga	vin et chardons &c
39		19 id	Anquetil, J.B.D.A.	La Pauline	lougre	77	6.23	La Rochelle	Calais	Pétersbourg	vin, librairie
"	14	2 octob	L'hoste, Touss.	Le St Michel	brig	120	7	havre	havre	Riga	sur lest
40		11 id	Metayer, V.O.	Le Fénelon	id	124	8.7	id	id	Pétersbourg	vin

7.114.436.71

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord.

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre sur lest	Date de l'Expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1	-	16 février	Lefort, Et. Onés.	Adèle Celina	goélette	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le Havre	cuivre, crin, suif &
2	-	12 avril	Cleroult, Ch. ant.	Aglaé	brig	121	9	id.	id	id	cuivre, suif &c
3	-	25 juin	Mourreau, P.J.E.	La Rose	goélette	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre, planches
4	-	27 id	Dehoulle, P.F.	intrépide Canonnier	3 mâts	242	12 & 14p	Rouen	id.	id.	cuivre, fer, chanvre
5	-	id id	Morin, Fréd.	Emmanuel	brig	76	7.1	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6	-	30 id	Grillet	Vautour	dogre	76	6	id.	St Pétersbourg	le Havre	cuivre
7	-	6 juillet	Heuzé, Sever	Remy & Louis	brig	160	10 & 5p	le Havre	id.	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier, F.J.	Dunkerquois	galiote	120	7	Dunkerque	id.	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy, Pierre	la jeune Adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre, duvet
10	-	21 id	Damiens, A.F.	Les deux Adèles	brig	171	10.3	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre, &c
11		22 id	Delaporte, P.G.J.	Le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre, cuivre
12		" id	Moisan, Fortuné	Félicité	Ch. mée	109	8	auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	goélette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &c
14		" id	Gilles, P.J.	Le Courrier	brig	189	10.1	le havre	id	le Havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Bazin, J.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		" id	Verrem, J.F.M.	Petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir, pierre	Émile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbg	cuivre, fer, chanvre &c
18		31 Juillet	Fonneau, Simon	St Julien	Ch. mée	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 Août	Potel, R.C.	Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, bois
20		7 id	Lelue, françois	Don de la paix	Ch. mée	114	9	auray	Pétersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		" id	Bergey, Jean	Marie, Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledore, P.M.	L'antoinette	Ch. mée	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, cire
23		" id	Marzin, V.M.	Benjamin	brig	78	7	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre, crin
24		" id	Colonchide, J.	Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	havre	cuivre, chanvre, suif
25		" id	Lefort, E.O.	Adèle Célina	goélette	98	8	Rouen	id	id	cuivre, chanvre
26		" id	Noël, J.M.	L'automne	brig	226	10	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, nattes
27		" id	Mezière, P.J.	Le Jean Bart	dogre	79	5	havre	id	havre	cuivre, chanvre, suif, &c
28		18 id	Clémence, F.L.J.	La Chérie	brig goél.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre fer, chanvre
29		20 id	Aubardy, Nic.	Napoléon	3 mâts	223	12.2	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif
30		21 id	Noël, Jos. Marie	Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et St [illegible]	cuivre, chanvre, &c
31		29 id	Esnol, pierre	L'ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, duvet
32		30 id	Larchevaud, B.	Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre chanvre suif plumes
33		9 Septem	Lemaistre, P.H.J.	Bayonnais	3 mâts	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, nattes
34		10 id	Hebert, Nicolas	Czar Pierre	brig	176	10.1	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre &c
35		12 id	Cleroult, Mich.	bonne mère	dogre	72	7	id	Copenh. Danzig &c	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Pinchaud, A.C.	Julie	brig	110	7	Bordeaux	Pétersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		26 id	Locuil, J.L.	Navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre, suif, potasse, crin
38		30 id	Guilbé, E.G.F.	jeune Armande	sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 octob	Demay, Charles	Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif
40		" id	Monnier, J.T.	Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, nattes
41		" id	Leprêtre, J.A.	Clarisse	goël.	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, [illegible]
42		" id	Lecornec, A.J.L.	Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre, suif, chanvre, potasse
43		2 id	Guichon, F.C.	Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graine de lin
44		" id	Carpentier, F.S.	Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	id	id	id
45		3 id	Gauwin, J.A.H.	Réunion	brig	166	8	id	Pétersbourg	havre	cuivre, suif, chanvre, poil d'[illegible]
46		" id	Guillaume, J.P.	Dorade	flamb.	69	6	St Malo	id	St Malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Remy et Louis	brig	160	10.2	Havre	Riga	havre	graine de lin
48		" id	Vangendt, L.A.	Les Louises	goélet	135	8	Dunkerque	St Pétersbourg	id	cuivre, suif, crin
49		" id	Morvan, F.	Diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Gaudin, M.S.	Messager	dogre	109	7	Havre	id	St Valery	id
51		" id	Lefebvre, P.D.	Aris et Abel	goélet	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id, fer. &c
52		" id	Granara	La bonne aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin
53		29 id	Anquetil, J.B.D.A.	La Pauline	lougre	77	6.1	Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif, duvet
54		" id	Costey, Ch.	Ville d'Oléron	3 mâts	391	15.2	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55		31 id	Tatome, Ch. M.	L'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	Cuivre, suif, potasse
56		15 novemb	Jaslin, Fr. Cl.	Le Colibri	id	236	13	Havre	id.	id	id id id
57		id	Liard, Em. Vict.	Jeune Émile	dogre	65	6	Honfleurs	id. et Narva	Rouen	suif, potasse
58		18	Lhote	St Michel	brig	120	7	Havre	Riga	Dieppe	graine de lin, fer
59		19	Metayer	Fénelon	id	124	8 & 1	id	St Pétersbourg	Havre	suif, potasse
60		id	Corthuan	Jean Jacques	id	141	9	Bayonne	id	id	cuivre, suif
61		3 Décembre	Lemarchand	L'Étoile du nord	id	79	6	Havre	Rostock	Rotterdam	froment, seigle

7.777.483.31

935

Aller Dauviken

Droit du navire — 24 - 48 -
Interprète & connaiss. 18 - 32
patente de 40 ?
p. Copenhague — 10 - 60
Droits du [illegible] — 7 - 16
Pilote & Drogue — 13 - 56
[illegible] 2 - 6

Dépense [illegible]

24 - 48

[illegible] - 9 -
[illegible] 5 -
[illegible] - 21
[illegible] — 48

14 - 72
[illegible] — 9 - 72

24 - 48

Retour —

Droits du navire — 24 . 48
interprète 3 - 64
[illegible] 8
[illegible] — 1

9

Bât [illegible] — 7 - 12

[illegible] — 10 -

[illegible] 83 - 18 -

41) [illegible] 158 E.

Droit du navire — 20-48-

Interprète — -48

Inspecteurs ([illegible] [illegible] [illegible]) 2-24

[illegible] — 5 R

[illegible] — 5

[illegible] — 24

Messager — 48

10-72

9-72

Commission sur [illegible] de 100 E. 6-72-

Retour changé —

D. J. N 24-48

Interprète 96 (— 8

Bateau 8

Pavillon par jour 2-64

Fumigation — 1 [illegible]

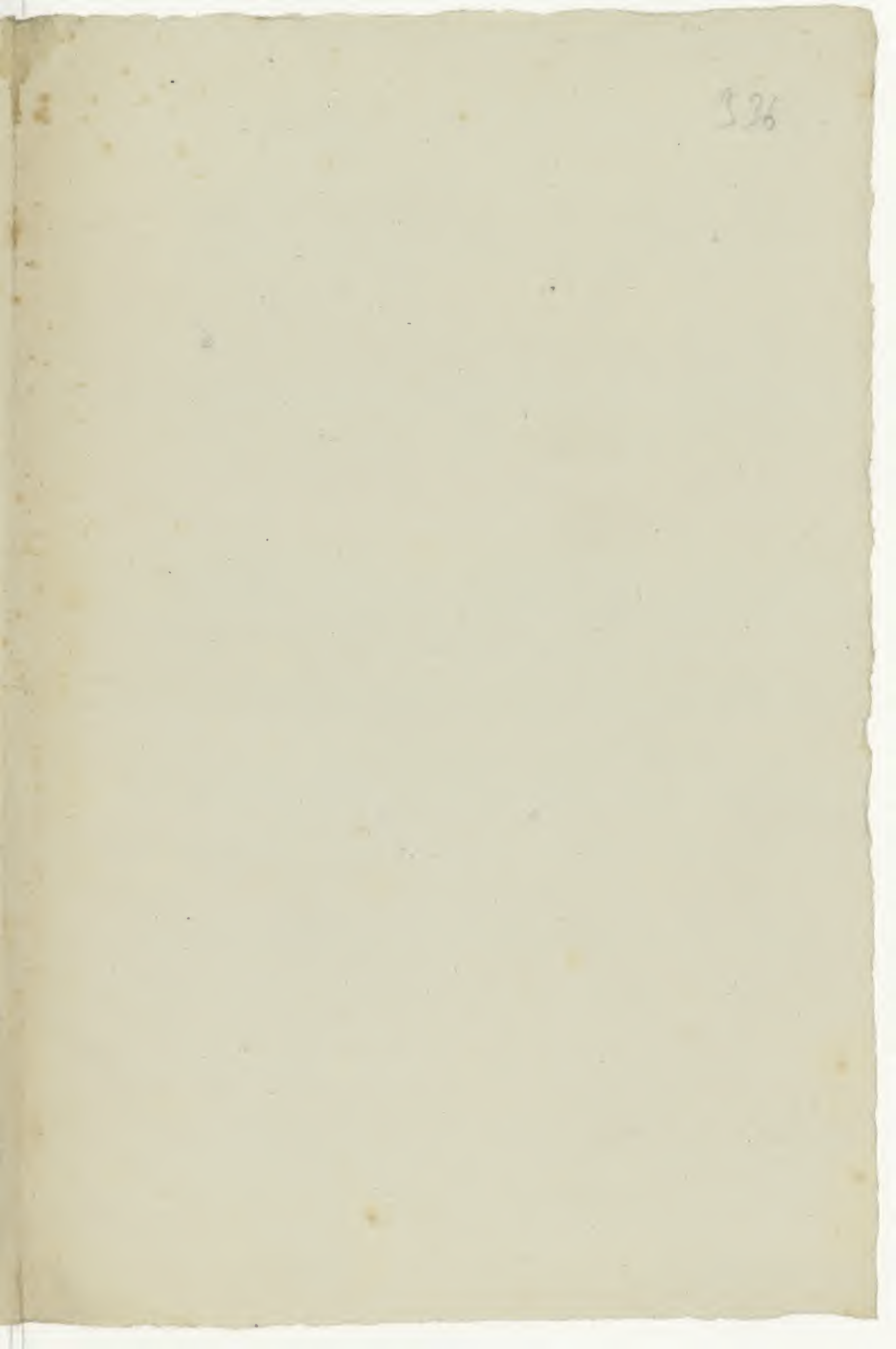
R. arg. 11-64 12-38

Droit de [illegible] — 10 R.

Patente de santé — 2 -

Gratif. [illegible]

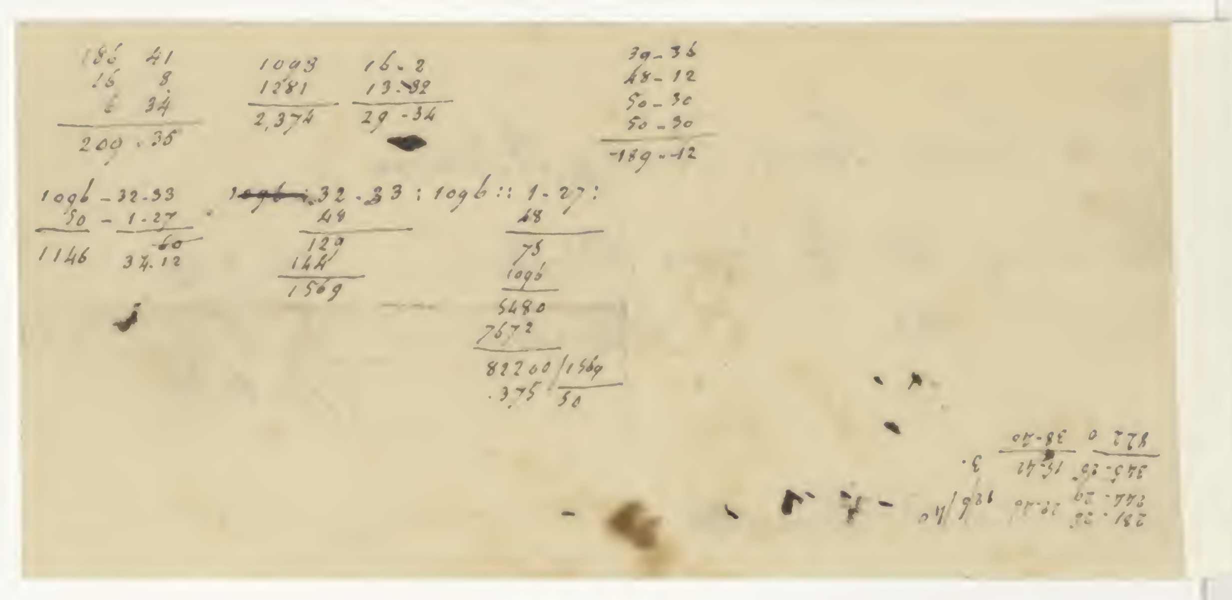
[illegible] 77-5-



1831
Aprl. 28 Jomfru Louise Dannzig til Serran

4 Læssning 17. Stk furre Bielker . . . Sp: 2. 23.
253. " " Planker . . . " 4. 11.
Sp: 6. 34.

Frimod de la Arquette



186 41
16 8
2 34
200 . 35
1093 16 . 2
1281 13 . 32
2,374 29 . 34
39 . 36
48 . 12
50 . 30
50 . 30
189 . 12
1096 . 32 . 33
50 . 1 . 27
1146 34 . 12
32 . 33 : 1096 :: 1 . 27 :
48
129
144
1569
48
75
1096
5480
7672
82200 | 1569
.375 | 50

Lavalle.	20 poutres de Chêne	Sp 1–12
	5 id — id: / Rundholt	" " 40.
	101 id Bordages d'Id	" 1–33
	1500 Merrains	" " –19
		Sp 4–8 [illegible]
Grillet.	82 Douz.s Merrains	Sp 1–14
Berton.	8 poutres de Chêne	Sp " –24
	25 Bordages d'Idem	" " –11
	9 Sch: 5 planches de Chêne	" 9–1
		Sp 9–36.
Loiret.	28 poutres de Chêne	Sp 1–36.
	865 planches Bordages d'Idem	" 14–20.
		Sp 16–8.
Lavau	v Atten	Sp 6–34.
Chemmel	v Divers Ot expéd.r Holm	
Routier	1046 Bqus Graine de Lin	Sp 32–33.
	500 Merrains	" " –15
	50 fats Sinß, 109 Sℓ 3 ℓ 8	" 13–32
	1 paquet Graine de Sapin	" " –1.
	v Dinersel[illegible]	" 1–27.
		Sp 48–12

2332 K café 27-8 1 balle bouch. - 29

15 balles papier -1-20

88-	38-7	1- " 3
84-	36-20	1- " 3
32-	13-42	
54-	23-20	
105-	45-24	
363-	157-17	
2-	6	
	27-8	
	-29	
	1-20	
	181-32	

La barrique ~~en~~ indiquée comme de 30 veltes est assujettie à un droit
de . . . . 24 Stuivers

133

341

Capne Berneval — 2 page
Ln Gueroult — 15 —
" Lacouture — 16 —
" Magnan — 32 —
" Clerouët — 43–44–45–46.

} ne sont pas portés par moi —

De quelle manière et sur quels éléments dresse t on les deux Etats ci inclus du commerce de la France avec la Baltique, importation et exportation ?

Entrer à ce sujet dans quelques détails écrits.

Il paraît qu'on ne distingue pas les navires français des navires Etrangers.

Comment y établit on l'évaluation des droits du Sund par Navire ?

Commerce de France par la Baltique

1832

articles d'Exportation	articles d'Importation
vin	~~Céréales~~
liqueur	Grains { froment, seigle
Eau de vie	et farine
vinaigre	Fer et cuivre
Bouchons —	goudron
graine de Luzerne —	Bois { Esparres, mâts, douves, lattes de sapin, planches (Bahlen), bois de construct., planch. (Planken)
garance	Chanvre
Sucre	~~Huile~~ Potasse
ocre —	March. div. { noir animal, peaux de lièvre, os de bœuf, poil de vache, toile à voile, soies de porc, poil de chèvre, colle de poisson, crin de cheval, zinc, thé, plumes de lit, id. à écrire, mouches cantharides, queues de cheval, duvet de cheval, laine de mouton, huile d'anis, librairie, édredon, miroirs aux ..., ...
houille —	graine de lin —
truffes	Suif
Chapeaux —	
fruits confits	
Bois de teinture	
et campêche	
marbres et bronzes —	
Borax —	
soude	
coton —	
garance —	
glaces —	
cochenille	
papiers peints —	
cacao —	
industrie parisienne	
sulfate de quinine —	
Rocou —	
verd de gris —	
verreries et albâtre	
syrops	
Sel	
plâtre	
térébenthine	
Chardons	
confitures —	
mastic —	
girofle —	
pierres à feu —	
pastel —	
gomme du Sénégal —	
pendules —	
Librairie	
parfumerie et gants	
draps —	
instrum. de chirurg. —	
tabac —	
outils de charpent. —	
farine —	
pierres à feu —	
estampes, crayons —	
lithographies —	
tartre	
gaude —	

78 36-46
17-95
141
55-45
82-10
138 7
24
12
1

84 / 36
48
6447 - 21-97
24,155
483100-27
3223
1611
137
512.224 / 6447
8

Droits de second bord le Jeune Ernest

Droits du navire —— 24 - 48 345

interprète —— 1 - 32

Nª Le Cᵉ Lebeau du navire l'Euphrasie ne m'a pas fait viser son livre de bord - étant

120 f. passage et nourrit. par personne
300 f pour mère et 4 enfants en 3 cabanes pour les 5.

1832

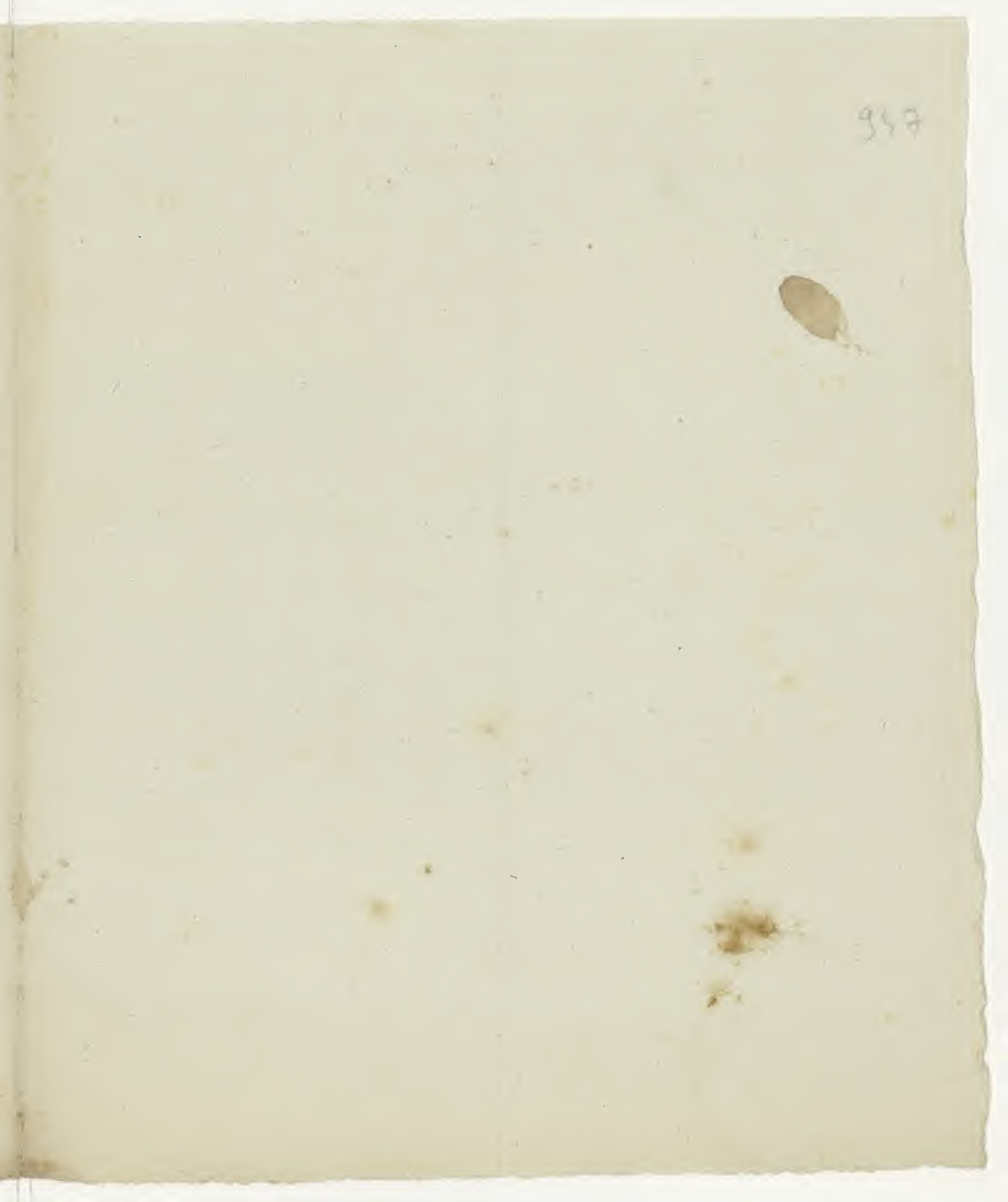
S Travaux ... la ...

946

Différentes espèces de mesures pour les vins en France et liquides

Anjou	Pipe	4 hectolitres 52/100
Bayonne	velte	,, 92/1000
Blois	Quartauts	1 id. 13/1000
Bordeaux	Barrique	2 id 380/1000
	velte	,, 74/1000
	Pot	,, 22 -
Bourgogne	Queue	4 - 115 -
Champagne	queue	3 - 602 -
	quartaut	1 901 -
Cognac	Barrique	1 - 742 -
	velte	,, 64 -
Dijon	Queue	4 - 52 -
Dunkerque	Pot	,, 23 -
Lyon	Pot	,, 9
Marseille	Millerolle	,, 597
	Escandau	,, 149
	Pot	,, 10
Montpellier	Setier	,, 338
	Baral	,, 253
	Pot	,, 11
	Baral	,, 373
	Quartal	,, 93
	Pot	,, 12

Nord	Tonnen.	1 Hect. 159	1 hect. 159/1000
la Rochelle	Larochelle	Barrique	1 ,, 743
		Velte	,, ,, 64
	Rouen	Barrique	1 ,, 955
	Strasbourg	Ohm	,, 461
		Maas	,, 19
		Chopine	,, 5
	Toulon	Millerolle	,, 639


947

10 Caisses vin c.t 600 Bout. — 3 —
20 — " — 1200 — — 6 —
3 — " — vin Champ. 300 — — 1 — 24
10 — 24

6/2 Barr. vin rouge — 1 — 24
1 — 24

948

14 Cais. cont.t 20 B.t vin mousseux — 3 — 29
1 — " — " 60 — — — — 15
18 — — 1680 — — — 8 — 20
12 — 16

1 Caisse cont.t Rob de l'affecteur — — 3
1 — " — 35 Chals
& 15 Kilogr. laine — 3 — } — 3 — 3

50 Manne Chardon 4631 Kil. bt. val. 3500 fr. — 7 —

12 — 16 vin en bout. —
10 — 24 vin en bout. —
1 — 24 id en barr. —
7 — chardon
3 — 3 divers
13 — 28 rocou
9 — 8 divers
124 — 39 librairie
181 — 46

20 fut. Rocou p.d 3618 K.o — 13 — 28

22 -	635 — 10995
1 - 22	86 — 725
2 - 15	114 — 1150
8	321 — 4000
9	300 — 4500
42 - 37	1456 — 21,370

13 C. libr. p.t 2,257 K. net — 47 — 28 — 38
9 — id. val.t 10131 fr — 29 — 45
6 — p.t 1456 K.o 21,370 fr. — 42 — 37 —
3 — libr. et bout. vernis v.t 8220 fr — 16 — 22 —
124

Diverses

1 Caisse livres p.t 281 — net — 5 — 30
1 — — 296 — — 5 — 45
1 — — 221 — — 4 — 21
+ 2 — Librairie — 635 — val. 10,995 fr. — 22 —
+ 1 — — 86 Kil. net val. 725 fr. 1 — 22
+ 1 — — 114 — net — 1150 — 2 — 15
1 — — 118 — — 2 — 18
1 — — 49 — — — 47
1 — — 188 — — 3 — 37
1 — — 58 — — 1 — 8
~~1 — div. — 2 —~~
+ 1 — Livres — val. 931 — 1 — 43
+ 2 — Librairie
1 — Cont. un Bout. vernis } val 8220 f. 16 — 22
~~1 — — — 39~~
+ 1 — Librairie — 321 Kil. net val. 4000. 8 —
+ 1 — Librairie — 300 Kil. val. 4500 fr. 9 —
3 — — 276 Kil. net — 5 — 26
+ 5 — — val. 9200 fr — 18 — 20
2 — — p.t 578 K. net 11 — 28
1 — — 192 — net 3 — 41
124 — 39

14 — 96
6 — 110
4 — 26
14 — 69
301

10131

1 Caisse diverses — 2 —
1 — cont.t globes val. 900 f. 1 — 39
1 — médicam.ts p.t 11 Kil. net. 1 —
2 — 80 bout. bt. antisyphillitiques 130 K. val 800 fr. — 1 —
1 — 99 p.ces marines — 41
3 — marchand.es — 2 — 24
9 — 8

~~Libr. — 124 — 39~~
~~Rocou — 13 — 28~~
~~— 3 — 3~~
~~vin mousseux — 12 — 16~~
~~vin en b. — 10 — 24~~
~~vin rouge — 1 — 24~~
~~Chardon — 7 —~~
4

Pour Ducrue

3 Caisse vin 150 Bout — . — 36 -

1 Caisse vin Champ. — . — 8 -
1 — . — . — 30 Bout. — . — 8 -
. — 16

2 C — 6 " "
11 — 14 " 8
2 balot — 6
1 Caiss. 44
. 27 4

48/148 (3 2
144
4

1 Caisse diverses —	1 — 24	-
2 ballots id —	6 — .	-
1 Caisse — id —	3 — .	-
1 — . — id —	1 — .	-
1 — . — id —	1 — .	-
1 — . — id —	1 — 24	-
1 - cassette val. 450 -	— 44	-
1 - caisse march. —	— 36	-
1 — . — . —	1 — .	-
1 - . — pendules / 1 - . — albâtre	6 — .	+
1 — . diverses —	1 — 20	-
3 — . — . —	3 — .	-
	27 4	

1 Caisse librairie — 2 — 12 -
1 — . — . — 2 — 24 -
4 — 36

div — 27 — 04
champ. — . — 16
vin — id — . — 36
librairie — 4 — 36
32 — 44

48/192 (4
48
006

48/92 (1
48
44

1	2	3	4	5	6
15 tonneaux 26 " 12 tiercons vinaig. 2 "			259 b. 112-12		300 b. 1-24
96 caisses vin en bouteilles ch. pes. 17,706 K.o br. 39-4					33 060 - 165-15
					1200 - 6 -
8 C. bourg. pes. 925 K.o br. 2-3					24,675 - 123-25
					6,180 - 30-44
					300 - 1-24
14 feuillettes vin 3-24			9 pièces 4-24		21 000 / 290 } 106-26
183 caisses vin, pes.t 29465 K.o 64-32			30 id. 15 "		1000 - 5 "
69 feuillettes vin 20-24			50 barr. & 15/2 } 29-24		300 vin vinaig. " 19
			12 barr.		
			10/2 barr.		
			et 2 feuill. 9 -		
28 fats vin de 26 Oxh.			321 b. 139-6		144 " 35
					500 2-24
263 fut vin ens.t 18,088 vellen — 301-24			20/2 4-27		
			376 162-46		
			2/2 " 21		
11 caiss. vin ch. pes. 2005 K.o 4-32			6/2 barr. 1-24		5340 26-34
1 fut vin 9 1/2 het 1-24					1180 - 5-44
1 dame j. lapin - 18					2310 - 11-28
1 d. eau de vie - 8					4800 24 "
					228 1-7
					3960 - 22-40
					210 - 1-4
24 tonneaux 41-29			164 b. 71-4		6000 - 30 "
			1 - " 24		1860 - 9-15
			1 - " 24		12 000 - 60 "
			1 id		1320 - 6-29
			d'eau de vie 648. 1-4		3000 - 15 "
					150 - " 19
1 barril vin vieil — [illegible]			12 pièces		60,065 300-19
			25 hect. 5 bll. 6 "		900 4-24
			20 barr. 10 "		600 3 " 11
5/2 oxhof. 1-[illegible]			2 barr. & 8/2 3		500 2 24
			8 id & 5/2 5-12		3600 18 "
					50 " 12
					100 " 24

vin Barriq	Droits	vin Barriq	Droits	Esprit Barr.	Droits	Esprit	Droits	Vinaigr Barriq	Droits		Droits	Vin Bouteilles	Droits	Vin Bouteilles	Droits	Eau de vie Barriq	Droits
				4	2.42			8	2 ..			44	2.6			1½	1.8
512	220 ..	1		9	4.8							12	. 4				
485	210.11			5	2.36							14 700	73.24				
400	173.18			2	1.16							312	1.27				
300	169.2											3 360	16.39				
309	133.44											500	2.24				
230	101.40											30,660	153.15				
375	187.24											625	3.12				
20	10.33											300	1.24				
2	2											30	" 8				
~	7.8											2,754	137.34				
30	30 ..											1555	7.37				
8	8.36											12,600	21 ..				
462	229.21											200	1 ..				
20	10																
6	6																

951

952

Barrique	30 Veltes.
Pipe.	de 60 à 62. Veltes
fût	. 5 – 120.
feuillette	. 14 – 15.
Oxhoo.	30 -- –
Baril	. 20.
Pièce.	30
Tierçon	10. 82.

& en proportion 1/4. 1/2.4

Monsieur de la Roquette.

~~Russie Pétersbourg 5973.25 67.11~~

				quotité	droits		
Suif	Russie	Pétersbourg	Caen	5,973-25	67-11	5,973-25	67.11
	id		St malo	149-6	1-42	149.6	1.42
	id		le Havre	1307-10	14-34		
			id	2349-21	29-18		
			id	5625-39	62-40		
			id	6812-3	76-33	31,217.35	373.29
			id	5239-31	59-26		
			id	531-33	6-32		
			id	4768-6	59-29		
				4736-9	59-10		
	total		Nantes	7695-34	86-29	7,695-34	86=29
	id		Rouen	5525-35	62-10		
			id	9725-25	121-27	22,467=2	270.33
				2638-10	29-33		
				4577-12	57-11		
	id		Fécamp	1263-9	15-38	1,988:12	24.41
			id	725-3	9-3		
			Bordeaux	21-17	.13	21-17	.13
				69,513=11	825=6	69,513=11	825.6

Potasse	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	1823-25	13-34		
				5,488-23	41-11		
			id	1,568.32	11.38		
			id	268-28	2.1		
			id	2,712-6	20.18	16,480.16	125.2
			id	676.10	5.31		
			id	3,209.15	24.7		
			id	732.37	6.6		
			Havre	720.34	5.26		
				1,490.08	11.10		
				4,335.1	32.27	14,218.34	109.28
				1,423.11	11.42		
				[illegible]	[illegible]		
			Caen	4,318-7	32-37		
			Rouen	2665.	22.10	8,604.17	67.9
				3124.30	23.39		
				2814-27	21-8		
			Nantes	508.19	4.12	508.19	4.12
			Caen	469.38	3.26	469.38	3.26
				40,282-4	309-29	40,282.4	309=29

	Danemark	Copenhague	Dunkerque	1,010.14	8.23	1,010.14	8.23
Fer	Russie	Pétersbourg	Havre	650	5.20		
				1,461.7	12.9		
				2,500	20.40		
				1,000	8.16	10,010	83.21
				1,700	14.8		
				1,338.33	11.8		
				1,000	8.16		
				360	3		
		id.	Rouen	1241.34	10.17	2,186.34	18.11
				945	7.42		
		id	Dunkerq	500	4.8		
			id.	300	2.24	922.1	7.33
			id	122-1	1-1		
			St malo	1200	10	1,200	10
			Nantes	600	5	600	5
			Granville	2,140	17.40	2,140	17.40
			Bordeaux	1,100	9.8	1,100	9.8
			Morlaix	240	2	240	2
				19,409.9	161.40	19,409.9	161.40

Cuivre	Russie	Pétersbourg	Havre	2422.10	120		
	id.	id.		550	27.24		
			id	1,633.3	81.32		
			id.	6,000	300		
			id	4,028.8	201.20		
			id	4,800	240		
			id	3,500	175	44,804.33	2,240.8
			id	4,000	200		
				4,000	200		
				2,000	100		
				4,200.23	210		
				1,001-8	50-3		
				2,400-7	120		
				2,832	141-29		
				1,297-24	64-36		
			Rouen	10,500	525		
			id	11,000.4	550	52,675.28	2,634.36
			id	20,000	1,001		
				7,000	350		
				3,000	150		
				1,175-24	58-36		
			Dunkerq.	3,000	150	3,000	150
			St malo	400	20	400	20
				100,380-21	5,044.44	100,380.21	5,044.44

				tonnes	
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	474	14.18
				150	4.34
Goudron et Poix	Russie	Pétersbourg	Boulogne	40-9.	1-12
	id	id.	Granville	20	30
	id	id	Morlaix	4	6
	id	Riga id	Rouen	20	1-38
		id	id	37	
	id	id	Dunkerq	20	30
				765	23-19

				tchetv.	
Froment	Prusse	Stettin	Havre	905 1/2	56.24
		id.	id	640	40
		id.	id	464	29
		Dantzig	Rouen	928	58
		id	id.	1,088	68
		id	id	960	60
		id	id	864	54
		memel	Vannes	576	36
	Lubeck	Lubeck	Rouen	757 1/3	47.16
	Russie	Libau	Bordeaux	304	19
	Russie	Riga	Caen	501 1/3	31-16
		id	Rouen	469 1/3	29.16
		id	Dunkerque	1,632	102.[illegible]
		Pétersbourg	Boulogne	682	42.30
			id	400	[illegible]
			Dunkerque	1,400	87-24
				1,004	62-36
		id	Dunkerque	930	50-18
		id.	id.	1,160 1/2	72-24
				1,000	62-24
		id.	Bordeaux	488	30.24
		id.	id	553	34-27
			id	600	37-24
		id.	Havre	203	12.33
		id.	id.	925	57-39
			id	500	31-12
			id	1,223	76.21
			id	875	54.33
			id.	979	61.9
			id	697	43.27
			id	1,204	75.[illegible]
		id	St Valery	789	49.15
			id	584	36.24
		id.	Calais	1450	90.30
		id.	Rouen	640	40
		id	id	223	13.45
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	887	
				31,413	1,895-610

Péterb. Dunkerq.	45	2-39
id id	916	57-12
Péterb. Havre	970	60-30
" "	808	50-24
" "	720	45
	495	30.45
	700	43-36
	248	15.24
	1110	69.18
	92	5.36
	76	4.36
	6,180	380-300

Bois					
Douves	Prusse	Stettin	Bordeaux	2760	9-35
	"	"	Nantes	3590	"
	"	Dantzig	Dunkerque	600	5
Latter de sapin	Prusse	Stettin	Bordeaux	350	"
Planches	Prusse	Stettin	Bordeaux	189	"
	"	"	Nantes	51	"
	"	"	Havre	140	"
	"	"	"	161	
	"	"	"	169	
	"	Dantzig	Dunkerque	159	2-32
Vierkantholter	Prusse	Stettin	Nantes	175	7-14
Poutres	Prusse	Stettin	Nantes	125	"
	id.	Dantzig	Dunkerq.	67	4-9
Langholter	Prusse	Stettin	Havre	40	9.22
Sparres	Russie	Riga	Bayonne	200	3.44
		id	Dunkerque	14	6.14
Mâts	Russie	Riga	Bayonne	125	"
	"	"	Dunkerq.	20	
Accourses Planches	Russie	Pétersbourg	Granville	450	17
	id.	id.	Bordeaux	2,458	5.39
	id.		Morlaix	1,834	6.31
	id	Riga	Havre	560	1-14
Wagenschot	Russie	Péterb.	Granville	74	30
	id	id	Dunkerq.	167	
	id	Riga	id	150	
Esparres	Russie	Pétersbourg	Havre	36	27
	id.	id	Granville	52	18
	id.		Dunkerque	34	7
	id		Morlaix	200	
Mât	Russie	Riga	Dunkerque	1	24
	id	Pétersbourg	Granville	4	2.10
	id.	Riga	Dunkerque	56	11.13
Douves	id	Riga	Dunkerque	240	8.27
		id	Havre	3160	
		id	Dunkerque	1000	
Poutres	id.	Riga	Dunkerque	14	1
Barre de gouvernail	id	St Péterb.	Morlaix	41	
aviron	id	id	id.	25	5

Planches	Riga	Dunkerque	600	
id.	St Péterb.	Rouen	658	5-24
	id.	Dunkerque	606	5.16
Matriers	Pétersbourg	Dunkerq.	100	1-32
Matures	Péterb.	Dunkerq.	2	1
Esparres	Pétersbourg	Fécamp	28	42

Passe-port.

Consulat de France en Danemarck.

No

Signalement.

Age *ans*

taille

cheveux

sourcils

yeux

front

nez

bouche

manton

visage

SIGNES PARTICULIERS.

Signature du Porteur.

Au nom du Roi.

NOUS, LOUIS-ANTOINE-CLAUDE MURE DE PELANNE,

Consul de S. M^te^ le Roi de France et de Navarre dans les Etats de S. M^te^ le Roi de Danemarck,

Prions M. M. les officiers Civils et Militaires de laisser passer librement

né à

demeurant à

allant à

et de lui donner aide et protection en cas de besoin.

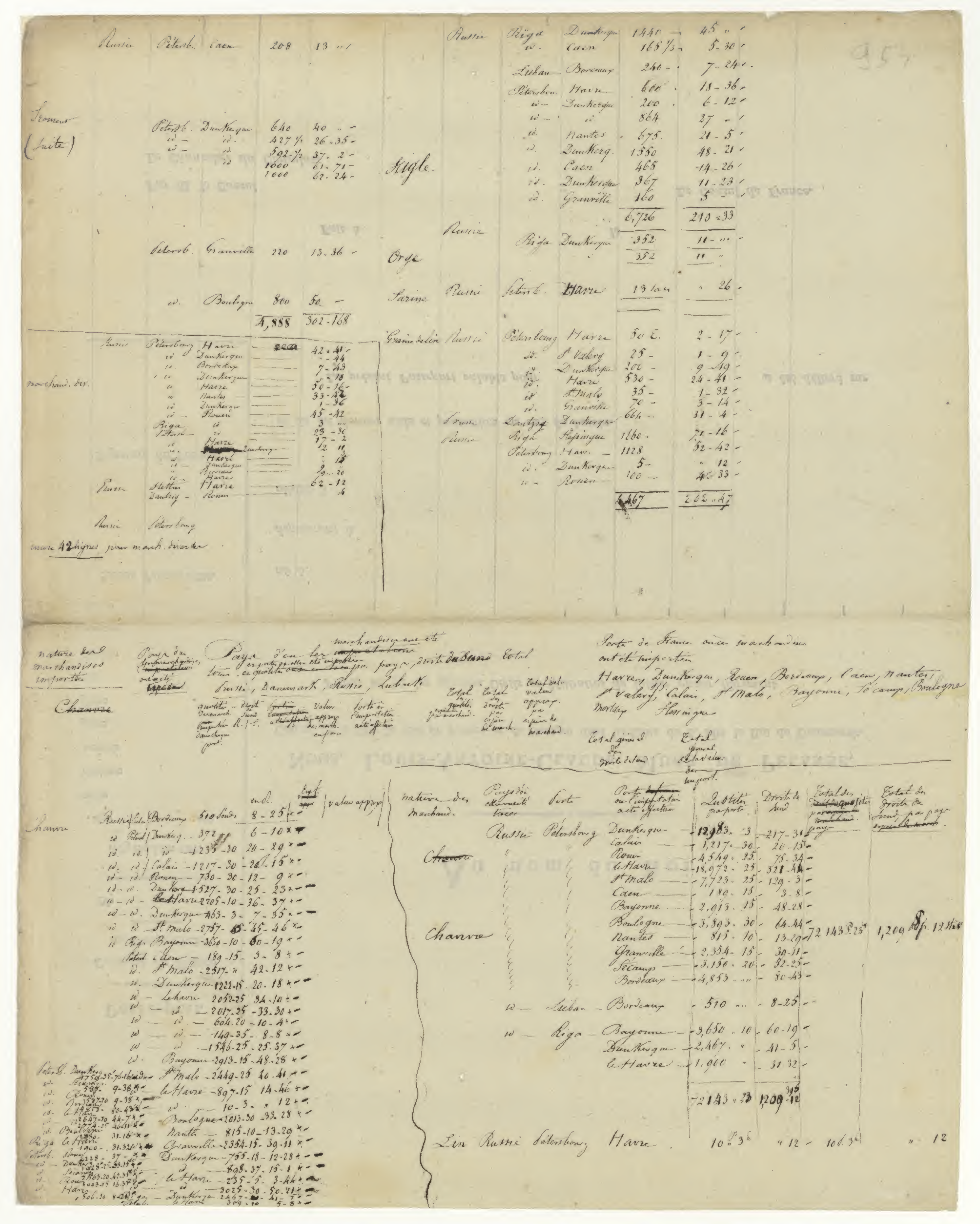
Le présent Passeport valable pour *a été délivré sur*

Fait à *le*

Par M. le Consul

Le Chancelier du Consulat.

Le Consul de France.



954

Froment (suite)	Russie	Pétersb.	Caen	208	13 "
		Pétersb.	Dunkerque	640	40 " –
		id –	id.	427 ½	26 - 35 –
		id –	id.	592 ½	37 - 2 –
			id	1000	61 - 71 –
				1000	62 - 24 –
		Pétersb.	Granville	220	13 - 36 –
		id.	Boulogne	800	50 –
				4,888	302 - 168

marchand. div.	Russie	Pétersbourg	Havre	42 - 41 –
		id.	Dunkerque	" - 44
		id.	Bordeaux	7 - 43
		id.	Dunkerque	" - 18
		id	Havre	50 - 16 –
		id	Nantes	33 - 42
		id	Dunkerque	1 - 36
		id –	Rouen	45 - 42
		Riga	id	3 "
		Pétersb. –	id	23 - 30
		id	Havre	17 - 2
		id	~~Havre~~ Dunkerque	12 11
		id	Havre	13
		id –	Dunkerque	"
		id	Bordeaux	9 - 20
		id –	Havre	
	Prusse	Stettin	Havre	62 - 12
		Dantzig –	Rouen	4
	Russie	Pétersbourg		

encore 42 lignes pour march. diverses.

Seigle	Russie	Riga	Dunkerque	1440 –	45 " –
		id.	Caen	165 ⅓ –	5 - 30 –
		Libau –	Bordeaux	240 –	7 - 24 –
		Pétersbou.	Havre –	600	18 - 36 –
		id –	Dunkerque	200	6 - 12 –
		id –	id.	864	27 –
		id.	Nantes	675.	21 - 5 –
		id.	Dunkerq.	1550	48 - 21 –
		id.	Caen	465	14 - 26 –
		id.	Dunkerque	367	11 - 23 –
		id.	Granville	160	5 –
				6,726	210 - 33
Orge	Russie	Riga	Dunkerque	352	11 " –
				352	11 "
Farine	Russie	Pétersb.	Havre	13 [illegible]	" 26 –
Graine de lin	Russie	Pétersbourg	Havre	50 t.	2 - 17 –
		id.	St Valery	25 –	1 - 9 –
		id.	Dunkerque	200 –	9 - 19 –
		id.	Havre	530 –	24 - 41 –
		id	St Malo	35 –	1 - 32 –
		id.	Granville	70 –	3 - 14 –
	Prusse	Dantzig	Dunkerque	664 –	31 - 4 –
	Russie	Riga	Flessingue	1660 –	71 - 16 –
		Pétersbourg	Havre –	1128	52 - 42 –
		id.	Dunkerque	5 –	" 12 –
		id –	Rouen –	100 –	4 - 33 –
				4,467	202 - 47

nature des marchandises importées — ~~Chanvre~~

Pays d'où ~~les marchandises~~ ~~l'importation~~ ont été ~~expédiées~~

Pays d'où les marchandises ont été ~~importées et leurs~~ exportées, quelles ont été importées [illegible], leurs quantités ~~ont~~ ~~en~~ par pays, droits du Sund, total

Prusse, Danemark, Russie, Lubeck

quantités des march. importées dans chaque port — droits du Sund R. | S. — ~~Ports où~~ ~~l'importation~~ ~~a été effectuée~~ — Valeur approx. des march. en [illegible] — Ports où l'importation a été effectuée — Total des quantités ~~importées~~ par marchand. — Total des droits par espèce de march. — Total des valeurs approx. par espèce de marchand.

Ports de France où ces marchandises ont été importées

Havre, Dunkerque, Rouen, Bordeaux, Caen, Nantes, St Valery, Calais, St Malo, Bayonne, Fécamp, Boulogne, Morlaix, Flessingue

Total général des droits du Sund — Total général de la valeur des import.

		en R.	Ent. ~~valeur approx.~~	valeur approx.
Chanvre	Russie/Libau / Bordeaux	510 lours	8 - 25 x –	
	id Pétersb. / Dunkerq. –	372	6 - 10 x	
	id. id. / id –	1235 - 30	20 - 29 x	
	id. id / Calais –	1217 - 30	20 - 15 x –	
	id – id. Rouen –	730 - 30	12 - 9 x –	
	id – id. Dunkerq. –	1527 - 30	25 - 23 x –	
	id – id – ~~Le~~ Havre	2205 - 10	36 - 37 x –	
	id – id. Dunkerque	463 - 3	7 - 35 x –	
	id id – St Malo –	2757 - 15	45 - 46 x –	
	id Riga Bayonne –	3650 - 10	60 - 19 x –	
	Pétersb. Caen –	189 - 15	3 - 8 x –	
	id. St Malo –	2517 - "	42 - 12 x –	
	id. Dunkerque	1222 - 15	20 - 18 x –	
	id – Le Havre	2052 - 25	34 - 10 x –	
	id – id –	2017 - 25	33 - 30 x –	
	id – id. –	604 - 20	10 - 4 x –	
	id – id. –	149 - 35	8 - 8 x –	
	id – id –	1546 - 25	25 - 37 x –	
	id. Bayonne –	2913 - 15	48 - 28 x –	
	St Malo –	2449 - 25	40 - 41 x –	
	le Havre –	897 - 15	14 - 46 x –	
	id –	10 - 3	" 12 x –	
	Boulogne –	2013 - 30	33 - 28 x –	
	Nantes –	815 - 10	13 - 29 x –	
	Granville –	2354 - 15	39 - 11 x –	
	Dunkerque –	755 - 18	12 - 28 x –	
	id –	898 - 37	15 - 1 x –	
	le Havre –	235 - 5	3 - 44 x –	
	id –	3025 - 30	50 - 21 x –	
	Riga – Dunkerque	2467 - [illegible]	41 - 5 x –	
	le Havre	309 - 10	5 - 8 x –	

Pétersb. Dunkerq. 4759 - 35 - 76 - 16 [illegible] x –
id. Fécamp 587 - 9 - 38 x –
id. Rouen 587 - 20 9 - 38 x –
id. Bordeaux 4853 - 80 - 43 x –
id. le Havre 2647 - 10 44 - 7 x –
id 2774 - 25 46 - 11 x –
id. Boulogne 1880 - 31 - 16 x –
Riga le Havre 1900 - 31 - 32 x –
Pétersb. Rouen 2228 - 37 - x –
id – Dunkerq. 1928 - 25 - 33 - 15 x –
id. Fécamp 2563 - 20 - 42 - 35 x –
id. Rouen 1003 - 15 16 - 37 x –
id. Havre 506 - 20 8 - 21 [illegible] Totaux.

nature des marchand.	Pays d'où elles ont été tirées	Ports	Ports ~~de France~~ où l'importation a été effectuée	Quantités par ports	Droits du Sund	Total des ~~droits~~ quantités par ~~marchand.~~ pays	Total des droits du Sund par pays ~~espèce de march.~~
~~Chanvre~~	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	12,983 - 3	217 - 31		
	"	"	Calais	1,217 - 30	20 - 15 –		
	"	"	Rouen	4,549 - 25	75 - 34 –		
	"	"	le Havre	18,972 - 25	321 - 44 –		
	"	"	St Malo	7,723 - 25	129 - 3 –		
	"	"	Caen	180 - 15	3 - 8 –		
	"	"	Bayonne	2,913 - 15	48 - 28 –		
	"	"	Boulogne	3,893 - 30	64 - 44 –		
Chanvre	"	"	Nantes	815 - 10	13 - 29 –	72 143 P. 23 li	1,209 Rp. 12 [illegible]
	"	"	Granville	2,354 - 15	30 - 11 –		
	"	"	Fécamp	3,150 - 20	52 - 25 –		
	"	"	Bordeaux	4,853 " "	80 - 43 –		
	id –	Libau –	Bordeaux	510 "	8 - 25 –		
	id –	Riga –	Bayonne	3,650 - 10	60 - 19 –		
			Dunkerque	2,467 "	41 - 5 –		
			le Havre	1,900 "	31 - 32 –		
				72143 - 23	1209 - 12 (396)		
Lin	Russie	Pétersbourg	Havre	10 P. 3 li	" 12 –	10 P. 3 li	" 12

Passe-port.

Consulat de France en Danemarck.

No

Signalement.

Age *ans*
taille
cheveux
sourcils
yeux
front
nez
bouche
manton
visage

SIGNES PARTICULIERS.

Signature du Porteur.

Au nom du Roi.

NOUS, LOUIS-ANTOINE-CLAUDE MURE DE PELANNE,

Consul de S. M^te le Roi de France et de Navarre dans les Etats de S. M^te le Roi de Danemarck,

Prions M. M. les officiers Civils et Militaires de laisser passer librement

né à

demeurant à

allant à

et de lui donner aide et protection en cas de besoin.

Le présent Passeport valable pour *a été délivré sur*

Fait à *le*

Par M. le Consul

Le Chancelier du Consulat.

Le Consul de France.

355

13,163 " 33 [6]	214 - 175	Pétersb. à Dunkerque
1,217 " 30	20 - 15	— Calais
4,549 " 25	74 - 82	— Rouen
18,972 " 25	316 - 24	— Havre
7,723 " 25	127 - 99	
189 . 15	3 - 8	
2,913 " 15	48 - 28	
3,893 " 30	64 - 44	
815 " 10	13 - 29	
2,354 " 15	39 - 11	
3,150 " 20	51 - 73	
4,853 " "	80 - 43	
63,797 " 03	- 801 / 48	56
	411 / 18	
	1,067 - 27	
510 " —	8 - 25	
8,017 " 10	133 - 8	
	50 / 48	
72,324 " 03	1,209 - 12	

Froment	Droits
682 Ech.	42 - 30
950 -	39 - 18
488 -	30 - 24
1160 ½ —	72 - 24
553 -	34 - 27
3,833-½	239 - 27
total —	

123 / 48 — 2

Seigle	Droits
600 Echv -	18-36
200 - d° -	6 - 12
800	25 "

177 / 48 — 33 3

239 / 48 — 47 4

1569 / 48 — 129 32 — 33

485 / 48 — 5 10

227 / 48 — 35 4

129 / 48 — 33 2

80 / 48 — 32 1

511 / 48 — 31 10

224 / 48 — 32 4

282

314 = 33
29 = 5
29 = 35
43 = 33
1 = 12
1 = 9
1 = 32
1 = 24
233 = 31

16 - 6
4

~~224~~
672 - 32

Petersbourg - Havre — 42-41
46-208-
15-98-
- 3-
8=68-
13.22-
19"129-
10"54-
19"64-
9"107-
10"101-
8"113-
12"69-
10"88-
3"26-
6"114-
1"18-
8"36-
1"42-
2"...-
13"37-
27"131-

Pétersb. Dunkerq — " 44-
" 18-
1-36-
1-59-
- 15-
4-17-
2-37-
4-62-
3-124-
4-73-
19=485-

Péters. Bord. 7-43-
9-...
8-175-
1-9-
25=227-

Pétersb. Nantes 33-42-
7-70-
1-17-
41=129-

Pétersb. Rouen 44-90-
22-78-
1-24-
5-10-
15-44-
5-30-
28-93-
21-43-
43-71-
39-28-
223-511-

Riga - Rouen 3 "
Riga - Havre 9 "
Riga Dunkerq. 4-6-
Dantzig Rouen " 4-

Péters. Caen — 1-12+

Péters. Redon 1-9+

Pétersb. Boulogne " 3-
" 77-
80+

Pétersb. Granville 1-24+

de Pétersbourg - Havre 282"1569
id — Dunkerque 19"485
id — Bordeaux 25"227
id — Nantes 41"129
id — Caen — 1"12
id — Redon 1"9
id — Boulogne " 80
id — Granville 1"24
id — Rouen 223-511

593-3046
16- 6
" 4
~~3056~~
672"32

Riga — Rouen — 3 "
id — Havre — 9 "
id — Dunkerque - 4-6
16"6

Peau de bœuf

Pétersb. Havre 4,000. 3-41
~~[illegible]~~
5,000 3-36
5,000 3-37

Pétersb - Rouen 10,000 - 7-24

Pétersb - Redon - 5,000 3-36

Riga - Havre - 2018

Peaux de chevaux

Pétersb. Havre 1000 — 7-24

Pétersb - Granville 100 — " 36

14000 — 10-25
10000 — 7-24
5000 — 3-36
21-37

1000 — 7-24
100 — " 36
8-12

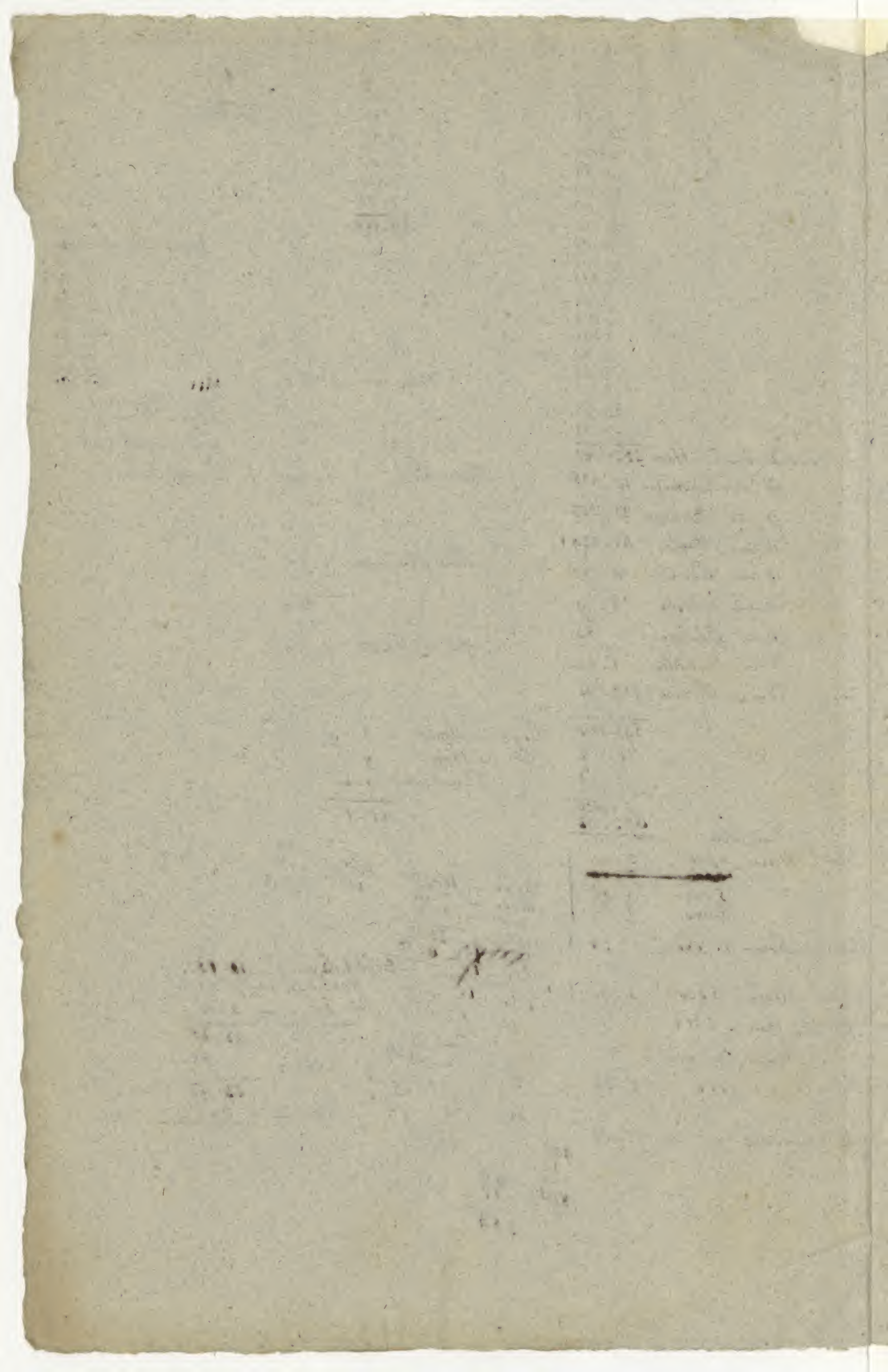
2018 ... 0/18
16 - 4
656 - 12
16 - 6
4
672 - 32

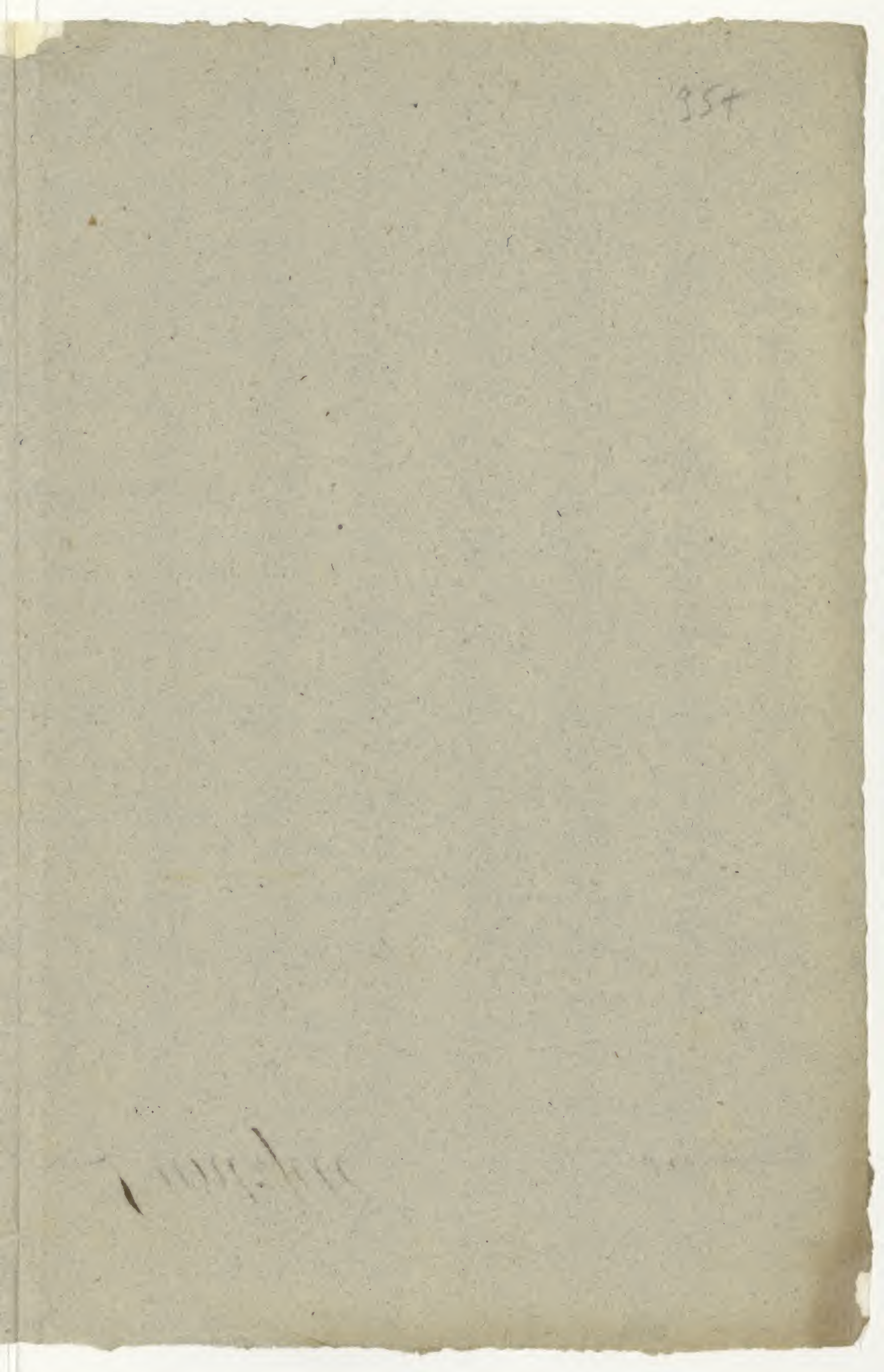
Pet. H. 15,000 — 10-15
R. 10,000 — 7-24
Red. 5,000 — 3-36
22-25
2018 — " 18
23-43
1100 — 8-12

48 73 48 85 49 48 85 55 48 73 37 55 23

903
12
891

296
12
284




354

Duntzfeld

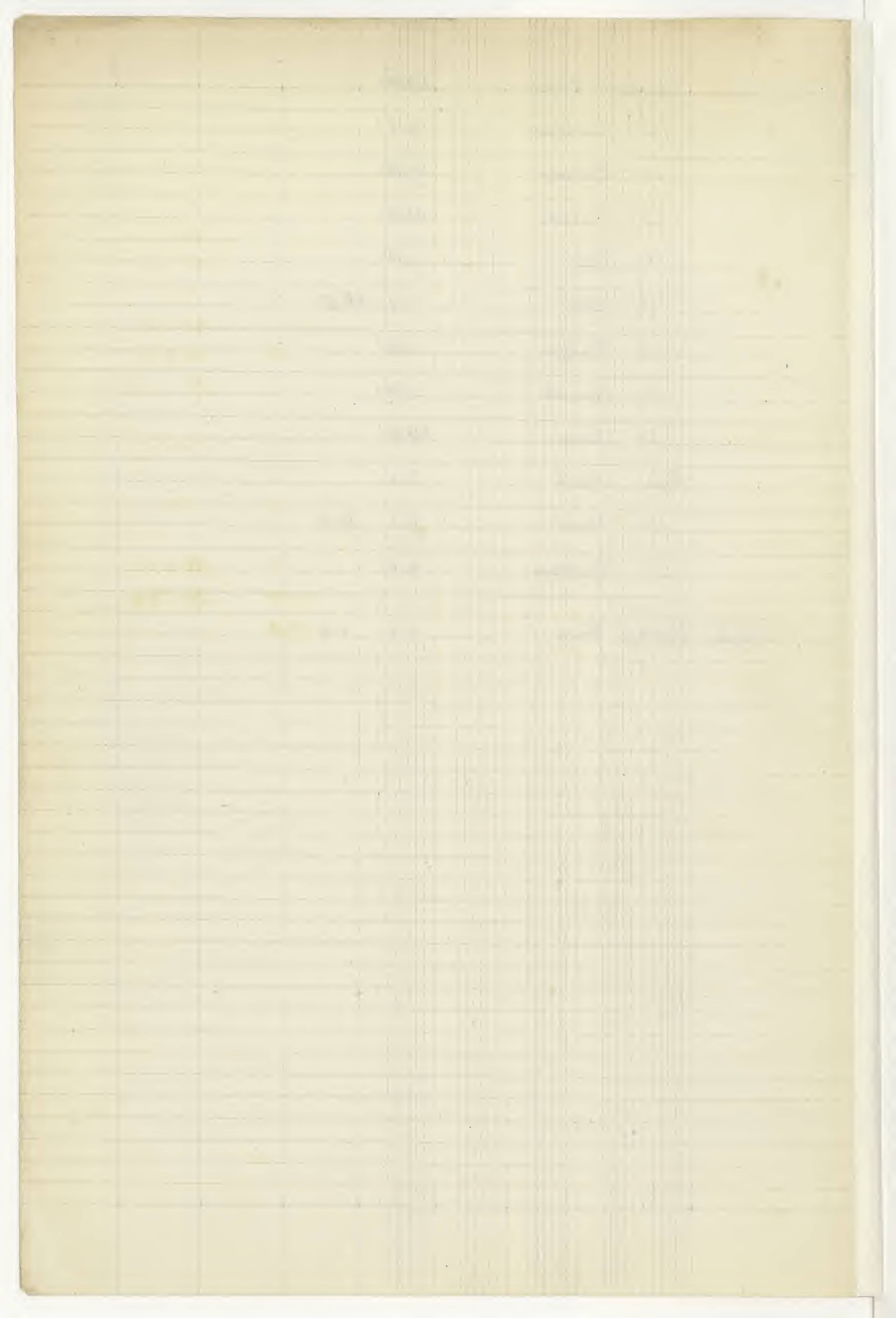
à Copenhague

Nature des marchandises	Pays d'où elles ont été exportées	Ports d'exportation	Ports de France où l'importation a été effectuée	Quantités des marchandises	Droits du Sund	Total des quantités de march. par port d'exp. à chaque port d'imp.	Total général des quantités de marchandises de chaque port d'exp. à tous les ports d'impor.	Total des droits du Sund	Total général des droits du Sund
				Pouds ??					
Chanvre	Russie	Petersbourg	Dunkerque	372. "	6.10				
		"	id	1,235.30	20.29				
		"	id	1,527.30	25.23				
		"	id	463.3	7.35				
		"	id	1,222.15	20.18				
		"	id	755.18	12.28	13,163.33		217.31	
		"	id	898.37	15.1				
			id						
		"	id	4,759.35	76.16				
		"	id	1,928.25	33.15				
		Id.	Calais	1,217.30	20.15	1,217.30		20.15	
		"	id.						
		Id	Rouen	730.30	12.9				
		"	id.	587.20	9.38				
		"	id	2,228. "	37. "	4,549.25		75.34	
		"	id	1,003.15	16.35				
		"	id						
		Id	le Havre	2205.10	36.37				
		"	id	2052.25	34.10				
		"	id	2017.25	33.30				
		"	id	604.20	10.4				
		"	id	149.35	8.8				
		"	id	1546.25	25.37				
		"	id	897.15	14.46	18,972.25		321.44	
		"	id						
		"	id	235.5	3.44				
		"	id	3025.30	50.21				
		"	id	309.10	5.8				
		"	id	2647.20	44.7		63,797.3		1067.27
		"	id	2774.25	46.11				
		"	id	506.20	8.21				
		"	id						
		Id	Saint Malo	2,757. "	45.46				
		"	id	2,517.	42.12	7,723.25		129.3	
		"	id	2449.25	40.41				
		"	id						
		Id.	Caen	189.15	3.8	189.15		3.8	
		"	id						
		Id.	Bayonne	2913.15	48.28	2,913.15		48.28	
		"	id						
		Id.	Boulogne	2013.30	33.28				
		"	id	1880.	31.16	3,893.30		64.44	
		"	id						
		Id	Nantes	815.10	13.29	815.10		13.29	
		"	id						
		Id	Granville	2354.15	39.11	2,354.15		39.11	
		"	id						

			Reporte ...				63,797. 3		1,067.27
suite Chanvre	Russie	Pétersbourg	Fécamp	587 „	9.38				
		„	id	2,563.20	42.35	3,150.20		52.25	
		„	id						
		Id	Bordeaux	4,853 „	80.43	4,853 „		80.43	
		„	id						
		„	id						
		Liebau	Bordeaux	510 „	8.25	510 „	510 „	8.25	8.25
		„	id						
		„	id						
		Riga	Bayonne	3,650.10	60.19	3,650.10		60.19	
		„	id						
		Id	Dunkerque	2,467 „	41. 5	2,467 „	8,017.10	41.5	133. 8
		„	id						
		Id	le Havre	1,900 „	31.32	1900 „		31.32	
		„	id						
		„	Totaux ...				72,324. 3		1209. 12
Lin	Russie	Pétersbourg	le Havre	10. 3	„ 12	10. 3	10. 3	„ 12	„ 12
		„	id						
		„	id						
Suif	Russie	Pétersbourg	Caen	5 973.25	67.11	5,973.25		67.11	
		„	Saint Malo	149. 6	1.42	149. 6		1.42	
		„	le Havre	1 307.10	14.34				
		„	id	2 349.21	29.18				
		„	id	5 025.39	62.40				
		„	id	6 812. 3	76.33				
		„	id	5 289.31	59.26	31,217.35		373.29	
		„	id	531.33	6.32				
		„	id	4 768. 6	59.29		69,513.11		825.6
		„	id	4 736. 9	59.10				
			id	397. 3	4.47				
		Id	Nantes	7,695.34	66.29	7,695.34		86.29	
		Id	Rouen	5 825.35	62.10				
		„	id	9 725.25	121.27				
		„	id	2 638.10	29.33	22,467. 2		270.33	
		„	id	4 577.12	57.11				
		Id	Fécamp	1 263. 9	15.38				
		„	id	725. 3	9. 3	1,988.12		24.41	
		Id	Bordeaux	21.17	„ 13	21.17		„ 13	
		„	id						
		„	id						
Potasse	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	1 823.25	13.34				
		„	id	5 488.23	41.11				
		„	id	1 568.32	11.38				
		„	id	268.28	2. 1				
		„	id	2 712.6	20.18	16,480.16		125. 2	
		„	id	676.10	5.31				
		„	id	3 209.15	24. 7				
		„	id	732.37	6. 6				
		Id	le Havre	720.34	5.26				
		„	id	1 490. 8	11.10		40282. 4		
		„	id	4 335. 1	32.27	14,218.34		109.28	309.29
		„	id	1 423.11	11.42				
		„	id	498.21	4. 8				
		„	id	1 372.32	11.22				
		„	id	4 378. 7	32.37				

Marchandises diverses.	Russie	Pétersbourg	le Havre	314.33	
		Id.	Dunkerque	29.5	
		Id.	Bordeaux	29.35	
		Id.	Nantes	43.33	
		Id.	Caen	1.12	
		Id.	Redon	1.9	656.22.
		Id.	Boulogne	1.32	
		Id.	Granville	1.24	
		Id.	Rouen	233.31	
		Riga	Rouen	3.”	
		Id.	Havre	9.”	16.6
		Id.	Dunkerque	4.6	
	Prusse	Dantzig	Rouen	”.4	”.4

878

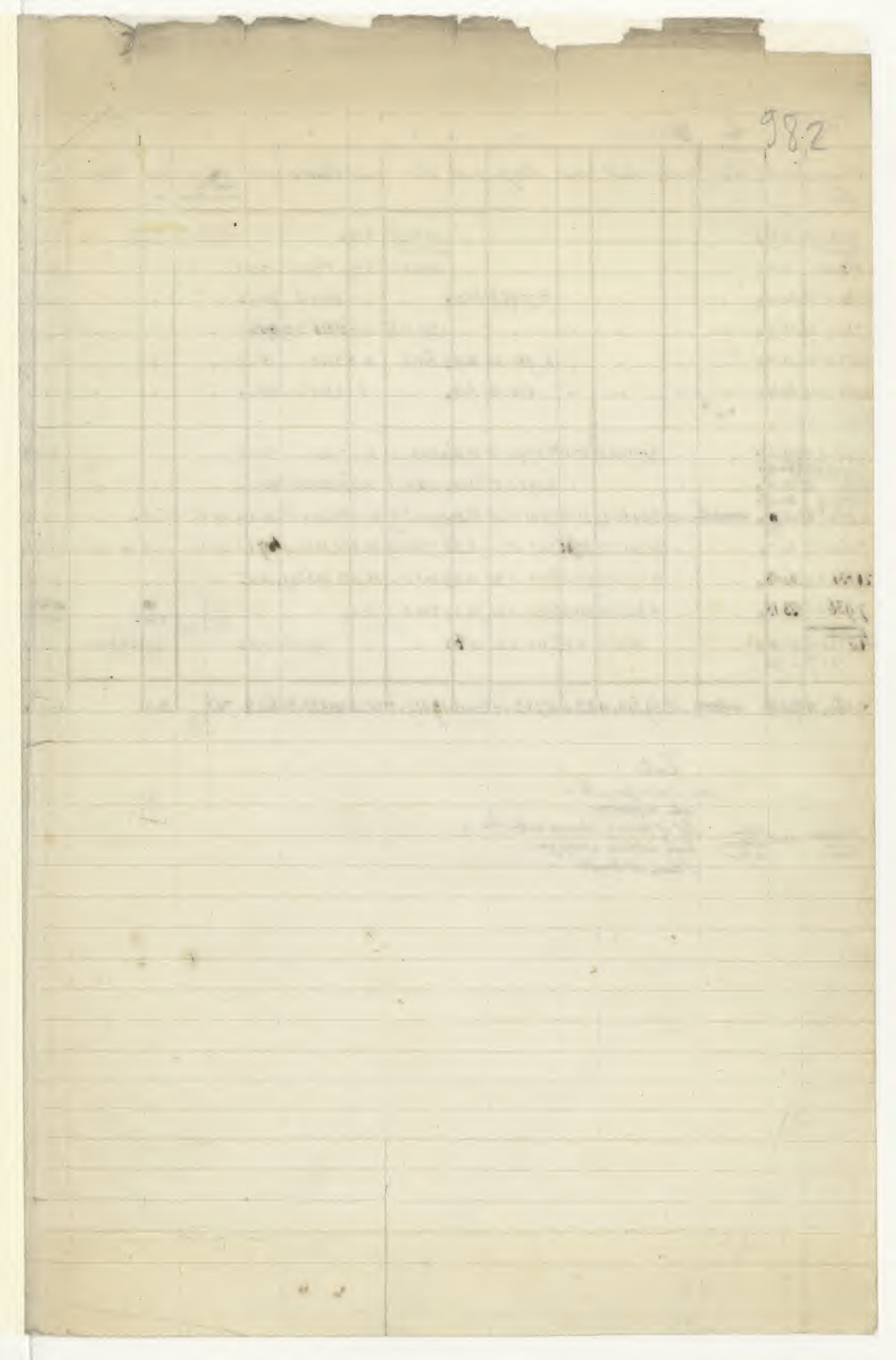


suite de la Potasse									
	Russie	Pétersbourg	Rouen	2,665 ..	22 . 10				
		„	id	3,124 . 30	23 . 39	8,604.17		67.9	
		„	id	2,814 . 27	21 . 8				
		Id	Nantes	508 . 19	4 . 12	508.19		4.12	
		Id	Caen	469 . 38	3 . 26	469.38		3.26	
		„	id						
		„	id						
Fer	Russie	Pétersbourg	le Havre	650 ..	5 . 20				
		„	id	1461 . 7	12 . 9				
		„	id	2500 ..	20 . 40				
		„	id	1,000 ..	8 . 16				
		„	id	1700 ..	14 . 8	10,010 ..		83.21	
		„	id	1338 . 33	11 . 8				
		„	id	1000 ..	8 . 16				
		„	id	360 ..	3 ..				
		Id	Rouen	1241 . 34	10 . 17				
		„	id	945 ..	7 . 42	2,18 6.34	18,398.35	18.11	153.17
		Id.	Dunkerque	500 ..	4 . 8				
		„	id	300 ..	2 . 24	922.1		7.33	
		„	id	122 1	1 . 1				
		Id	St Malo	1200 ..	10 ..	1,200 ..		10 ..	
		Id	Nantes	600 ..	5 ..	600 ..		5 ..	
		Id	Granville	2140 ..	17 . 40	2,140 ..		17.40	
		Id.	Bordeaux	1,100 ..	9 . 8	1,100 ..		9.8	
		Id.	Morlaix	240 ..	2 ..	240 ..		2 ..	
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	1,010 . 14	8 . 23	1,010.14	1,010.14	8.23	8.23
Cuivre	Russie	Pétersbourg	le Havre	2,400 ..	120 ..				
		„	id	550 ..	27 . 24				
		„	id	1,633 . 3	81 . 32				
		„	id	6,000 ..	300 ..				
		„	id	4 028 . 8	201 . 20				
		„	id	4800 ..	240 ..				
		„	id	3500 ..	175 ..				
		„	id	63 . 25	3 . 8	44,804.33		2,240. 8	
		„	id	4 000 ..	200 ..				
		„	id	2 000 ..	100 ..		100,880.21		5,044.44
		„	id	4200 . 23	210 ..				
		„	id	1 001 . 8	50 . 3				
		„	id	2400 . 7	120 ..				
		„	id	2932 ..	146 . 29				
		„	id	1295 . 29	64 . 36				
		Id	Rouen	10,500 ..	525 ..				
		„	id	11,000 . 04	550 ..				
		„	id	20,000 ..	1,001 ..	52,675.28		2,63 4.36	
		„	id	7,000 ..	350 ..				
		„	id	3,000 ..	150 ..				
		„	id	1175 . 24	58 . 36				
		„	Dunkerque	3,000 ..	150 ..	3,000 ..		150 ..	
			St Malo	400 ..	20 ..	400 ..		20 ..	

Goudron & Poix	Danemark	Copenhague	Dunkerque	Tonnes 474 " "	14.13				
			"	150 " "	4.34	624 " "	624 " "	18.47	18.47
	Russie	Pétersbourg	Boulogne	40 " "	1.12	40 "		1.12	
		"	Granville	20 " "	" 30	20		" 30	
		"	Morlaix	4 " "	" 6	4	141	" 6	4.20
		"	Rouen	20 " "	1.38	57		1.38	
		"	id	37 " "					
		"	Dunkerque	20 " "	30	20		. 30	
		"					765 "		23.19
Froment	Prusse	Stettin	le Havre	Tchetverts 905 ½	56.24				
		"	id	640 " "	40 " "	2,009 ½	2,009 ½	125.24	125.24
		"	id	464 " "	29 " "				
		"	id						
	id	Dantzig	Rouen	928 " "	58 " "				
		"	id	1088	68 " "	3,840	3,840	240 " "	240 "
		"	id	960	60 " "				
		"	id	864	54 " "				
		Memel	Vannes	576	36 " "	576	576 "	36 "	36 "
	Lubeck	Lubeck	Rouen	757 ⅓	47.16	757 ⅓	757 ⅓	47.16	47.16
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	887 " "	" " "	887	887 "	" "	" "
	Russie	Pétersbourg	Boulogne	682 " "	42.30				
		"	id	400 " "	25 " "	1,927		120.21	
		"	id	800 " "	50 " "				
				45 " "	2.39				
		Id	Dunkerque	1400 " "	87.24				
				916	37.12				
		"	id	1004 " "	62.36				
		"	id	950 " "	59.18				
		"	id	1160 ½	72.24				
		"	id	1000	62.24	10,090 ½		630.30	
		"	id	640	40				
		"	id	427 ½	26 35				
		"	id	592 ½	37.2				
		"	id	1000 " "	61.71				
		"	id	1000 " "	62.24				
		Id	Bordeaux	488 " "	30.24				
		"	id	553 " "	34.27	1,641		102.27	1,903.30
		"	id	600	37.24				
		Id	le Havre	203	12.33				
		"	id	925	57.39				
		"	id	500	31.12				
		"	id	1223	76.21				
		"	id	875	54.33				
		"	id	979	61.9				
		"	id	697	43.27	12,526	30,458 ½	782.42	
		"	id	1200	75 " "				
		"	id	705	44.3				
		"	id	970	60.30				
		"	id	808	50.24				
		"	id	720	45 " "				
		"	id	495	30 45				
		"	id	700	43.36				
		"	id	248 " "	15.24				
		"	id	1110 " "	69.18				
		"	id	92 " "	5.36				
		"	id	76 " "	4.36				

Suite du Froment	Russie	Pétersbourg	S^t Valery s/s.	949 „	59.15	1,533		95.39	
		"	id	584 „	36.24				
		Id	Calais	1,450 „	90.30	1450		90.30	
		Id	Rouen	640 „	40 „	863		53.45	
		"	id	223 „	13.45				
		Id	Caen	208 „	13 „	208		13 „	
		Id	Granville	220	13.36	220		13.36	
		Liebau	Bordeaux	304 „	19 „	304	304 „	19 „	19 „
		Riga	Caen	501 1/3	31.16	501 1/3		31.16	
		Id	Rouen	469 1/3	29.16	469 1/3	3,648 2/3	29.16	228 „
		Id	Dunkerque	1,632	102 „	2,678		167.16	
		"	id	1,046	65.16				
							42,481 „		2,599.22
Seigle	Russie	Pétersbourg	le Havre	600 „	18.36	600 „			
		Id	Dunkerque	200 „	6.12				
		"	id	864 „	27 „	2,981		111.44	
		"	id	1,550 „	48.21				
		"	id	367 „	11.23		6,726 „		152.27
		Id	Nantes	675 „	21.5	675		21.5	
		Id	Caen	465 „	14.26	465		14.26	
		Id	Granville	160 „	5 „	160		5 „	
		Riga	Dunkerque	1,440 „	45 „	1,440		45 „	
		Id	Caen	165 1/3	5.30	165 1/3	1,605 1/3	5.30	50.30
		Liebau	Bordeaux	240 „	7.24	240 „	240	7.24	7.24
Orge	Russie	Riga	Dunkerque	352 „	11 „	352 „	352	11 „	11 „
Farine	Russie	Pétersbourg	le Havre	Sacs 13	„ 26	13	13	26 „	26 „
Graine de lin	Russie	Pétersbourg	le Havre	50 „	2.17				
		"	id	530 „	24.41	1,708		80.4	
		"	id	1,128 „	52.42				
		Id	Saint Valery s/s	25 „	1.9	25		1.9	
		Id	Dunkerque	200 „	9.19				
		"	id	5 „	„ 12	205 „	2,143	9.31	100.27
		Id	Saint Malo	35 „	1.32	35 „		1.32	
		Id	Granville	70 „	3.14	70		3.14	
		Id	Rouen	100 „	4.33	100		4.33	
		Riga	Flessingue	1,660 „	71.16	1,660 „	1,660	71.16	71.16
	Prusse	Dantzig	Dunkerque	664 „	31.4	664	664	31.4	31.4
Bois Douves	Prusse	Stettin	Bordeaux	2,760 „	9.35				
		Id	Nantes	3,590 „					
		Dantzig	Dunkerque	600	„ 5				

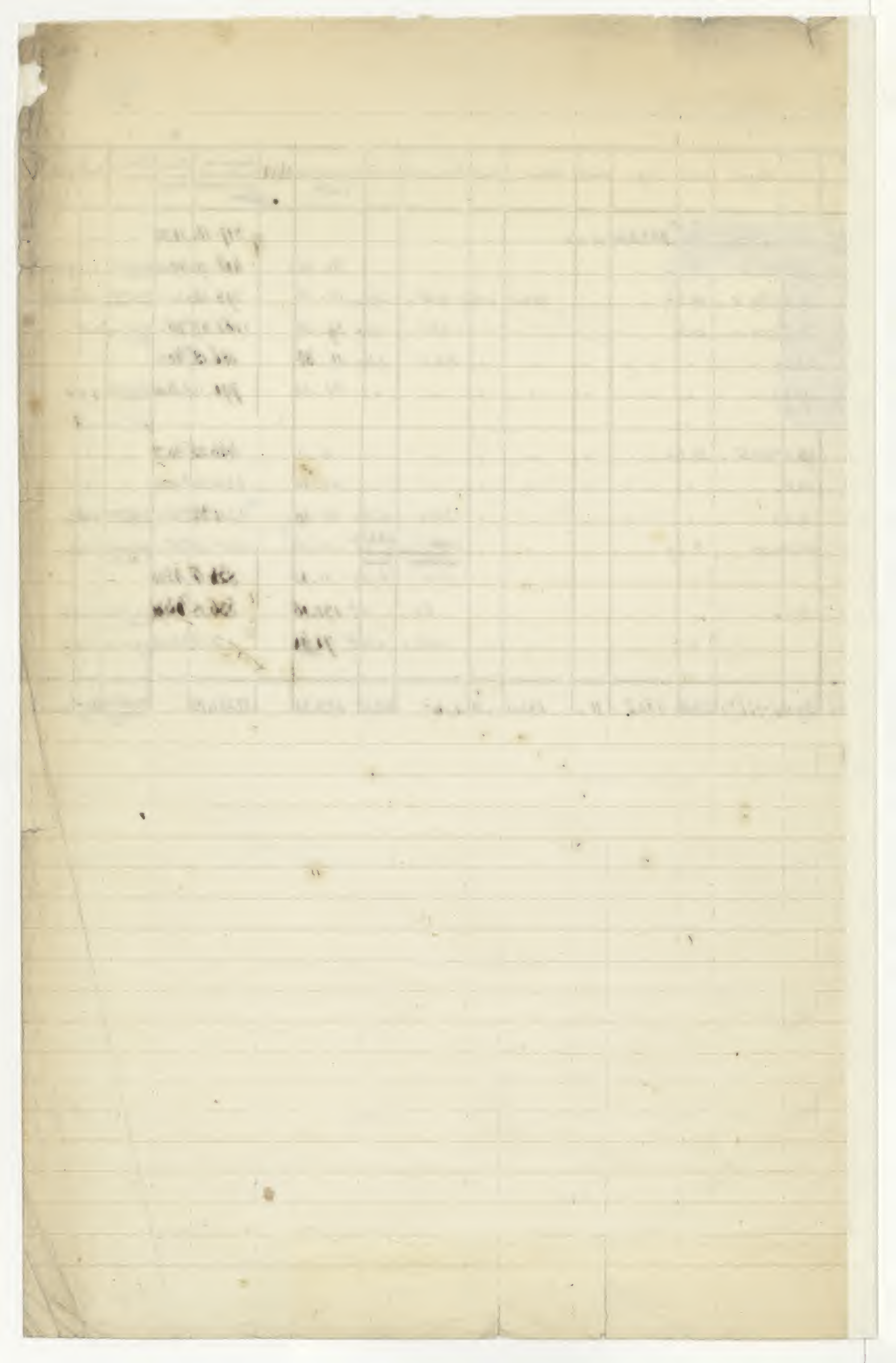
Suite du Bois - Douves	Russie	Riga	Dunkerque	240 " "	
		〃	id	1000	
		Id	Havre	3160 " "	8 . 27
id. Lattes de sapin	Prusse	Stettin	Bordeaux	350	
id Planches	Prusse	Stettin	Bordeaux	189 " "	
		Id	Nantes	51	
		Id.	Havre	140	
		〃	id	161	
		〃	id.	169	
		Dantzig	Dunkerque	159	2 . 32
id id.	Russie	Pétersbourg	Bordeaux	2458 " "	5 . 39
		Id.	Morlaix	1834 " "	6 . 31
		Id	Rouen	658 " "	5 . 24
		Id.	Dunkerque	606 " "	5 . 16
		〃	id	167 " "	1 . 30
		Id.	Granville	77 " "	1 . 14
		Riga	Havre	565 " "	
			Dunkerque	600 " "	
			id.	150 " "	
id. Viertelholter	Prusse	Stettin	Nantes	175 " "	7 . 14
id. Langholter	Prusse	Stettin	le Havre	40 " "	9 . 22
id. Poutres	Prusse	Stettin	Nantes	125 " "	
		Dantzig	Dunkerque	67 " "	4 . 9
	Russie	Riga	Dunkerque	14 " "	" "
		〃	id.		
id. Esparres	Russie	Riga	Bayonne	200 " "	3 . 44
		Id.	Dunkerque	14 " "	6 . 14
		〃	id	200 " "	
		Pétersbourg	Fécamp	28	" . 42
		Id.	Granville	36	" . 27
		Id.	Dunkerque	52	" . 8
		Id.	Morlaix	34	" . 7
id. Mâts	Russie	Riga	Bayonne	125 " "	
		Id	Dunkerque	20 " "	
		〃	id	56 " "	11 . 13
		Pétersbourg	Dunkerque	2	1 " "
		〃	id	4	2 " "
		Id.	Granville	1	" 24
id Accourses	Russie	Pétersbourg	Granville	450 " "	" 17
id Barress. Gunden	Russie	Pétersbourg	Morlaix	61 " "	" 1
id Avirons	Russie	Pétersbourg	Morlaix	25 " "	" 5
id Madriers	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	100 " "	1 . 32
Peaux de lièvre	Russie	Pétersbourg	le Havre	15,000 pièces	11 . 13
		Id.	Rouen	10,000	7 . 24
		Id.	Redon	5,000	3 . 36
	idem	Riga	le Havre	2,018	" . 18
Peaux de cheval	id.	Pétersbourg	le Havre	1,000	7 . 24
		〃	Granville	100	" 36
Zinc	Prusse	Stettin	le Havre	quintaux 1001	62 . 12

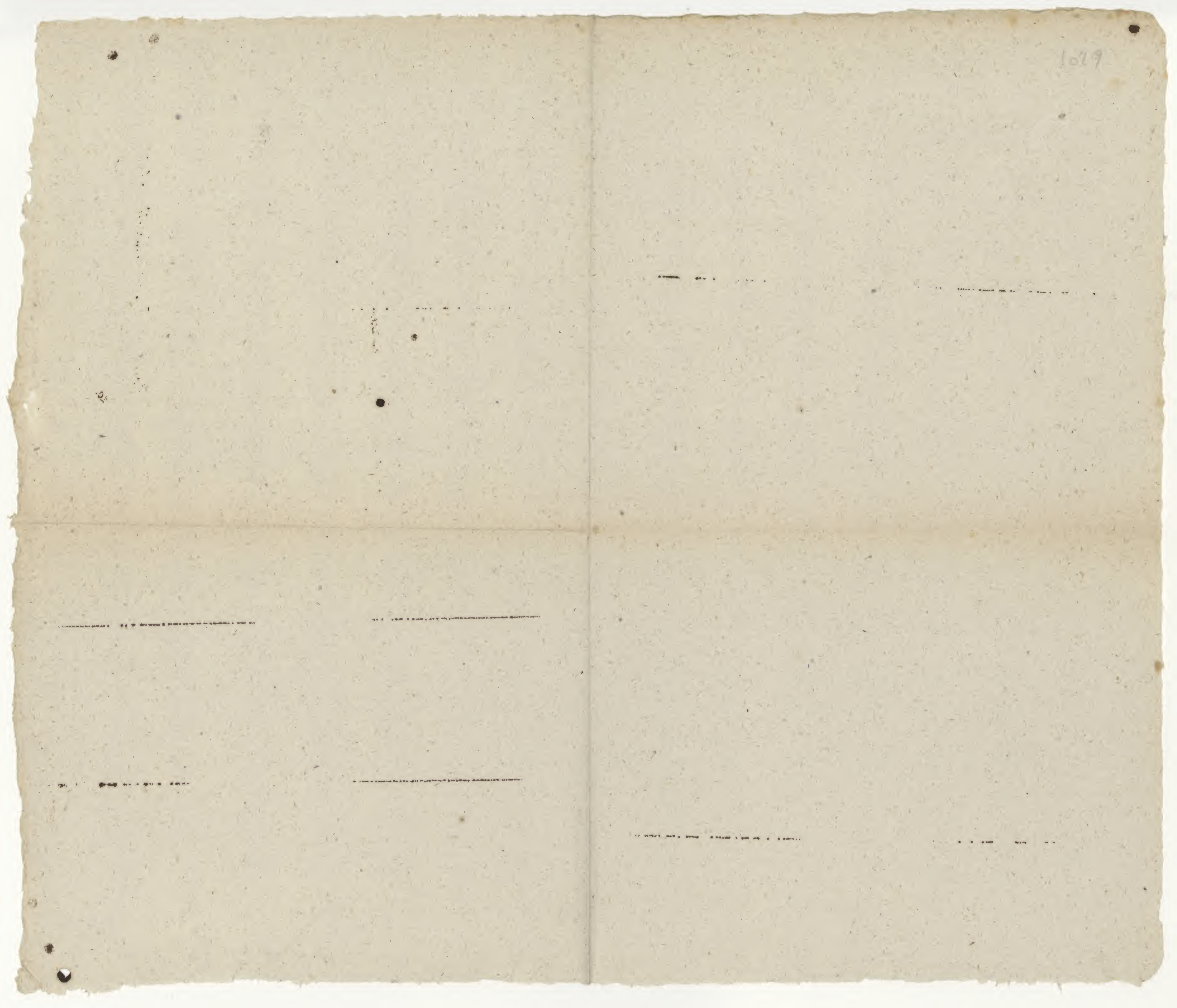


Chanvre et Lin	droits	Lin	droits	Suif	droits	Potasse	droits	Fer	droits	Cuivre	droits	Goudron brai et poix	droits	Bois	droits	Froment	droits	Seigle	droits	Orge	droits	Farine	droits	Graine de lin	droits	Marchandises droits		Totaux des droits sur les marchandises	Droits de tonnage	Cuir et peaux	droits	Zinc	droits
51 SK. 1 L. 14 ou 510 pouds 14	8.25	"	"	"	"	"	"	101 SK. 14 L. ou 1010 p. 14 L.	8.23	"	"	474 tonn. G. 150 id. P.	14.13 4.34		"	3,396 Tch. 1/6	212.8	1,845 1/3 "	58.6	352 Tchw.	11 "	"	"	"	"	"	"	317.13	31.24	"	"		
372 pouds "	6.10	"	"	"	"	"	"	650 pouds "	5.20	550 pouds "	27.24	"			17.1	4,473 " 1/2	279.27	800 Tch.	25 "	"	"	"	"	"	"	51.32		415.18	40.24	4,000 peaux de lièvre	3 "		
2,452 id. 20	40.44	"	"	"	.	7,778 p. 9	58.27	"	"	6,000 id. "	300 "	"	"		9.22	4,527 " "	282.45	1,539 id "	48.5	"	"	13 sacs	" 26	50 Tch. "	2.17	86.16		898.46	36 "	1,000 pièces cuirs de chev.	7.24	1001 lin.	52.12
730 id 30	12.9	"	"	"	"	"	"	1,241 id 32	10.17	25,528 id 12	1275.20	"	"	"	"	3,416 " 1/3 887 "	213.25 "	1,550 id "	48.21					25 " "	1.9	89.26		1,662.43	36 "	15,000 peaux lièvre ...	11.12		
1,527 id 30	25.23	"	"	"	"	2,980.34	22.19	500 id	4.8	3,000 id "	150 "	"	"	"	"	7,412 " "	463.12	" "	"	" "	"	"	"	200 id	9.19	11.33		686.18	40.24				
2,668 id 13	44.24	"	"	"	"	676.10	5.31	"		4,800 id "	240 "	"	"	"	"	7,175	448.19	" "	"	" "	"	"	"	"	"	48.44		791.11	36.00	5000 peaux de lièvre	3.37		
2946 id 12	49.6	"	"	5,973 pouds 25	67.11	3,679 id. 13	27.33	1,200 p. "	10 "	400 id "	20 "	"	"		3.44	3170 Tchr. "	198.6	832 Tch. "	26.1	" "	"	"	"	"	.	4.1		466.25	40.24	"	"		
365 SK. 18 L. 10	60.19																																
3,650 p. 18 L. 40 5,292 p. 25	88.18	"	"	"	"	3,397 id. 37	28.16	422 id. 1	3.25	37,500 id.	1876 "	"	.	"	"	2,378 id "	148.31	" "	"	" "	"	"	"	"	"	43.22		2,230.20	40.24	"	"		
2417 p. ...	42.12																																
10,575 id 5	182.[illegible]	~~10 pouds 3~~	" 12	2,498 id 27	31.12	7,248 id. 20	55.31	4,961 id 7	41.17	13,601 id 15	680.3	40 G.	1.12	"	.	2,550 id. "	159.18	" "	"	" "	"	"	"	565 id "	26.25	60.19		1,241.32	45 "	5000 peaux de lièvre	3.36		
3,059 id 5	84.17	"	"	30,349 id 22	347.42	1,007 id "	8.20	5,778 id 33	48.8	8,141 id 19	407.1	20 id	.30	,	12.25	2296 id "	143.23	160 "	5 "	" "	"	"	"	2394 id "	105.34	43.18		1,207.14	45 "	100 cuirs de chevaux	.36		"
21,831 id. 20	363.43	"	"	21,771 id 22	272.8	1,372 id 32	11.22	3,405 id "	28.18	31,295 id 29	64.36	"	"		6.14	"	"	"	"	" "	"	"	"	1,128 T.	52.42	31.13		831.4	45.00				
7,936 id 25	133.15	"	.	8,522 id 32	101.32	9,326 id 22	70.4	240 id .	2 "	" "	"	24 G. 20 id. 37 id. Poix	2.26		46.[illegible]	800 id "	50 "	"	"	" "	"			5 id "	" 12	130.16		536.38	43.[illegible]	2,018 peaux de lièvre	18		
4,073 p. 15	67.43	"	"	307 id 3	4.4	2,814 id. 27	21.8	"	"	63 id 25	3.8	"	"	28 Sparres	.42	"	"	"	"	"	"	"	.	100 id "	4.33	71.[illegible]		175.18	22.24	1,000 id	.36		
10 - 5	- 12																																
72,154.24	1209.24	~~10 pouds 3~~	.12	69,513.11	825.6	40,282.4	309.19	19,409.9	161.40	100,880.20	5044.[illegible]	765	23.19		96.7	42,431 Tch.	2599.22	6,726 T. 1/3	210.33	352 T.	11 "	13 sacs	.26	4,467	202.47	672.32		11,461.12		32,018 p. lièvre 1,100 cuirs de chev.	31.7	1001 l.	52.12

Toiles
crins, soies de porc &c.
colle de poisson.
fil et tissus de chanvre et de lin.
Toile à voile, cordages.
Plumes et duvets.

Chanvre et Lin | droits | valeur approxim. en francs




1029

Espèces des Marchandises	Pays d'où elles ont été exportées	Ports d'exportation	Ports de France où l'importation a été effectuée	Quantités des marchandises importées dans chaque port	Total par port d'exportation	Total par pays d'exportation	Total général par Espèces, en poids et mesures étrangers	Total général par espèce en poids et mesures de France	Droit du Sund par espèce en monnaie danoise	Droit du Sund par espèce en monnaie de France
Chanvre	Russie	S^t Pétersbourg	Dunkerque	13,163 33						
			Calais	1,217 30						
			Rouen	4.549 25						
			Le Havre	18,972 25						
			Saint Malo	7,723 25						
			Caen	189 15						
			Bayonne	2,913 15	63,797. 3					
			Boulogne	3,893 30						
			Nantes	815 10						
			Granville	2,354 15		72,324.13	72.324.13		1,209.12	
			Fécamp	3,150 20						
			Bordeaux	4,853 „						
		Liebau	Bordeaux	510 „	510 „					
		Riga	Bayonne	3,650. 10						
			Dunkerque	2467 „	8 017. 10					
			Le Havre	1 900 „						
Lin	Id	S^t Pétersbourg	Le Havre	10 3	10 3	10 3	10. 3		. 12	
Suif	Id.	S^t Pétersbourg	Caen	5 973 25						
			S^t Malo	149 6						
			Le Havre	31 217 35						
			Nantes	7 695 34	69,513.11	69,513.11	69,513 11		825. 6	
			Rouen	22 467 2						
			Fécamp	1 988 12						
			Bordeaux	21 17						
Potasse	Id.	S^t Pétersbourg	Dunkerque	16 480 16						
			Le Havre	14 218 34						
			Rouen	8 604 17	40 282. 4	40,282. 4	40,282. 4		309.29	
			Nantes	508 19						
			Caen	469 38						
Fer	Id	Saint Pétersbourg	Le Havre	10 010 „						
			Rouen	2 186 34						
			Dunkerque	922 1						
			Saint Malo	1 200 „						
			Nantes	600 „	18,398.35	18,398.35				
			Granville	2 140 „						
			Bordeaux	1 100 „			19,409. 9		161.40	
			Morlaix	240 „						
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	1 010 14	1,010.14	1,010.14				
Cuivre	Russie	S^t Pétersbourg	Le Havre	44 804 33						
			Rouen	52 675 28						
			Dunkerque	3 000 „	100,880.20	100,880.20				
			Saint Malo	400 „						
Goudron & Poix	Danemark	Copenhague	Dunkerque	624 „						
	Russie	S^t Pétersbourg	Boulogne	40 „						
			Granville	20						
			Morlaix	4						
			Rouen	57						
			Dunkerque	20						
Froment	Prusse	Stettin	Le Havre	56 24						
		Dantzig	Rouen	40 „						
		Memel	Vannes	29 „						

	Lübeck	Lübeck	Rouen	757 ⅓
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	887 ..
	Russie	S.t Pétersbourg	Boulogne	1 927 ..
			Dunkerque	10 090 ½
			Bordeaux	1,841 ..
			Le Havre	12 526 ..
			S.t Valery s/s.	1 538 ..
			Calais	1 450 ..
			Rouen	863 ..
			Caen	208 ..
			Granville	220 ..
		Liebau	Bordeaux	304 ..
		Riga	Caen	501 ⅓
			Rouen	469 ⅓
			Dunkerque	2 678 ..
Seigle	R Russie	S.t Pétersbourg	Le Havre	600 ..
			Dunkerque	2 981 ..
			Nantes	675 ..
			Caen	465 ..
			Granville	160 ..
		Riga	Dunkerque	1 440
			Caen	165 ⅓
		Liebau	Bordeaux	240 ..
Orge	Russie	Riga	Dunkerque	352 ..
Farine	Russie	S.t Pétersbourg	Le Havre	13
Graine de lin	Russie	S.t Pétersbourg	Le Havre	1 708
			S.t Valery s/s.	25
			Dunkerque	205
			Saint Malo	35
			Granville	70
			Rouen	100
		Riga	Flessingue	1 660
	Prusse	Dantzig	Dunkerque	664
Peaux de lièvre	Russie	S.t Pétersbourg	Le Havre	15 000
			Rouen	10 000
			Redon	5 000
		Riga	Le Havre	2 018
Peaux de cheval	Russie	S.t Pétersbourg	Le Havre	1 000
			Granville	100.
Zinc	Prusse	Stettin	Le Havre	1 001
Marchandises diverses	Russie	S.t Pétersbourg	Le Havre	
			Dunkerque	
			Bordeaux	
			Nantes	
			Caen	
			Redon	
			Boulogne	
			Granville	
			Rouen	
		Riga	Rouen	
			Le Havre	
			Dunkerque	
	Prusse	Dantzig	Rouen	

Bonne aventure

1032

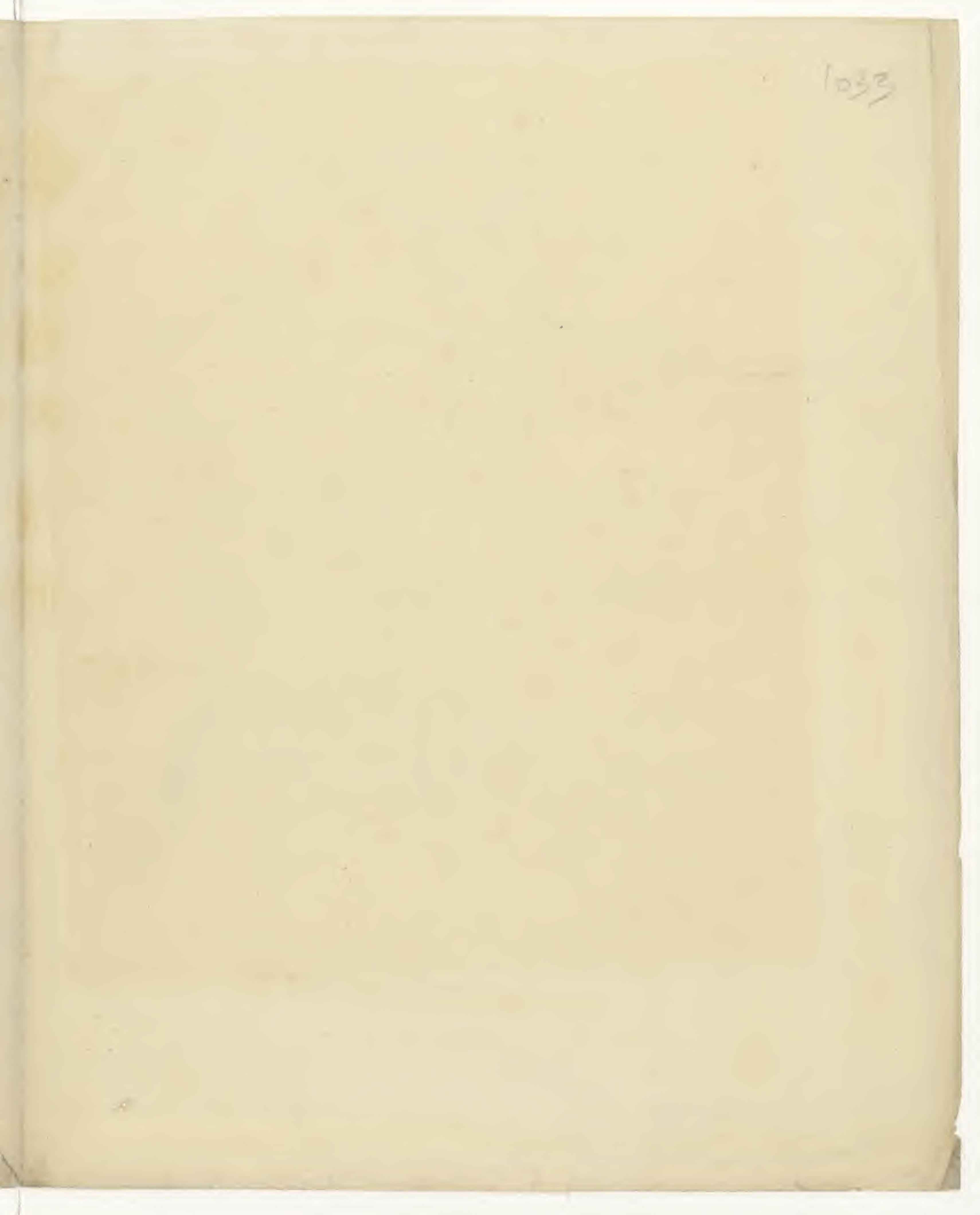
Trois mats français la Bonne aventure de Dieppe, Cne Larché.
Dû au Consul de France
a 1° pour voiture d'Elseneur à Store hedinge et retour 28 milles
danois environ 25 lieues de France et séjour de la voiture 3 jours
Rd . . . . . . 25 „
S. quittance du Sr. Hansen
2° pour frais de voyage à raison de 6 Rd par jour (art. 55. du tarif)
du 10 au 14, 4 jours 24 „
Total —— 49 „

31
30
28
49

b. vêtemens pour Delamer second de la Bonne aventure	13	16
c logemt. et nourriture pr. 3 jours du second delamer chez M. Mathiesen	3	„
d. bateaux p. matelots	4.	32
e. à M.M. Fenwick	18	32
f à Mathiesen, nourriture	60	64
g à Unna, vêtemens	33	„
h. au Cne Hendriks, 3 matelots	55	„
i. pr. souliers & raccommodages de bottes p. 3 marins de la bonne aventure	12	„
k. à Mathiesen, pour nourriture de matelots de la bonne aventure jusqu'au 3 février	77	28
L. Mathiesen, nourriture et logement du Cne Larché du 30 janvier au 29 février incl. à 1 R. p. j. sur quittance	30	„
M. Mathiesen nourriture et logem. du Cap. Larché du mois de mars	31	„

Bibliothèque Sainte-Geneviève

Total 355.76


1033

Mr. Aagesen a à remettre à Mr. Eutein 1031

1°. — 135 R.16 sk. au Capne Larché

2° — 387 - Compte du Consul

3° — 507 - 58 revenant net aux propres. des marchand.

4° — 352 - 47 id - id. à l'armateur

1,382 - 25

490 -

reste - 892 - 25 à recevoir par le Capitaine

sur quoi à déduire aux propres. des marchds. 507 - 58

384 - 63

Elseneur le Avril 1836

Le Consul a à recevoir
sur les fonds à Copenhague 1035

1°: frais de voyage &c ... 49 R.
2°: avances pour marins — 276 -
3°: frais d'Actes jusqu'au
24 mars —— 62 -

Total — 387 ci ... 387 R -

4°: à Mathiesen pour nourriture et logement
du Capitaine Larché du 30 janvier
au 31 mars 1836 s/2 quittances ....62 R. ~~90~~ -
5°: Idem du 1 avril au 31. (environ.) — 31

93

6°: Traduction de la Dispache
enregt & 1 expédition légalisée . (53&59) 6
7°: Légalisation de la signature du
Dispacheur — — (52) — 2 -
8°: Passeport au Capne Larché (34) — 2 -
~~VIII~~ 18 -
9° Cte général de Mr Dorph.
traduction enregt et 1 expédn (53&59) Ctd. 490
10°: Légalisation de la dispache (52) - 2
18

62 -
27
89

1036

Trois Mâts français la Bonne Aventure de Dieppe, Capne Lanché

1037

Dû au Consul de France pour voiture d'Elseneur à Store Hedinge et retour 24 mille danois, environ 25 lieues de France (et séjour de la voiture 3 jours) 25 Rigsd.

Jt quittance du Sr Hansen

Di pour frais de voyage à raison de 6 Rigsd. par jour (article 55 du tarif)

du 10 au 14 4 jours ——— 24 –

Total ——— 49

(b) vêtemens pour Delamer second de la bonne aventure ——— 13 „ 16 –

(c) Logement et nourriture pendant 8 trois jours du second Delamer chez Mr Mathieu – 3 – „ –

(d) – bateau p. matelots ——— 4 – 32 –

(e) – a Mr Fenwick ——— 18 – 32 –

f) à Mathieu nourriture ——— 60 – 64 –

g) a Mme vêtemens ——— 33 –

h) au Cape Hendriks – 3 matel. ——— 55 – –

~~144~~
~~96~~
~~2 36 – 48~~

(i) pour souliers et raccommodages des [illegible] pour 3 marins de la bonne aventure ——— 12 – – –

(k) à Mathiesen nourriture de matelots de la bonne aventure jusq. 3 février ——— 77 – 28 –

(l) à Mathiesen pour le logement du Capitaine Lanché du 30 janvier au 29 février inclus à 1 Rd. 24 par jour suiv. quittance ~~9 20~~ 36 – ~~76~~ 335.76

172/96
76 1

215/96
7344-23 2

(1038)

N.^a Il faut ajouter aux dépenses pour la bonne aventure

1° au Consul – frais de voiture d'Elseneur à Storeheddinge et retour . . . . 25 Rbd.
frais de ~~séjour~~ à raison de 6 Rbd. par jour (art 55 du tarif) du 10 au 14 – 24 — 49 Rbd.

2° Frais divers pour entretien, rapatriement & de l'équipage . . . . 306 – 76

3° au chancelier frais de traduction et expéd. d'acte — 62 – ..

4° séjour du Capitaine du 9 xbre au 15 avril à raison de 5 fr. par jour p/ 128 jours 640 f. — 228 – 50

5° frais de rapatriement d'Elseneur à Dieppe 197 myriamètres à raison de 3 f par myriam. 591 f. soit 211 – 6

6° gages de l'équipage ~~après~~ du 22 8bre ~~date~~ jour jusqu'au quel il avait été payé de son paiement et du Capitaine Larché à partir du 13 xbre date de la décision d'innavigabilité — 200 f soit – 71-41

1 mois — 120 f.
20 jours – 80

2000 {2-80
~~800~~ 71-41
120
96
1120
320

6) Lenlier m	83 - 32	mark
Mille	75 - -	
Goyau	75 - -	
Rouilland	75 - -	
Lebrun	75 - -	
Kléau	66 - 66	novice
Lenorel	58 - 32	id
Baudain	41 - 66	mousse
	549 = 96	

1796
196
2699

549 = 96 {2-80
196 – 43

549 – 96 soit 196 = 43
166
896 – 70

31 – 9 ~~janv~~
31 – 9 février
~~29~~ – 9 mars
31 – 9 avril
6 – 15 avril
~~11~~
128
5
640 f. {2-80
.800 — 22~~8~~ – 50 sk.
2400
160
96
0

197
3
591 {2-80
.310 — 211 Rbd. 6
.300
.20
96
1920
240

116
96
696
1044
11136
.936
96

7 – avance du Cap au second ——— 74 f. 26 jouh. 26-75

740 ⟨ 2-80
1800 26-75
2200
96

1320
1980

21120
1520
120

Produit brut
debris ——— 723 - 2 - 8
agrès et mv.
1317 - 52
avec agr. addui 222

1095 - 52 — 1095 - 52
fret — 715 - -

2,533 - 92 ft.

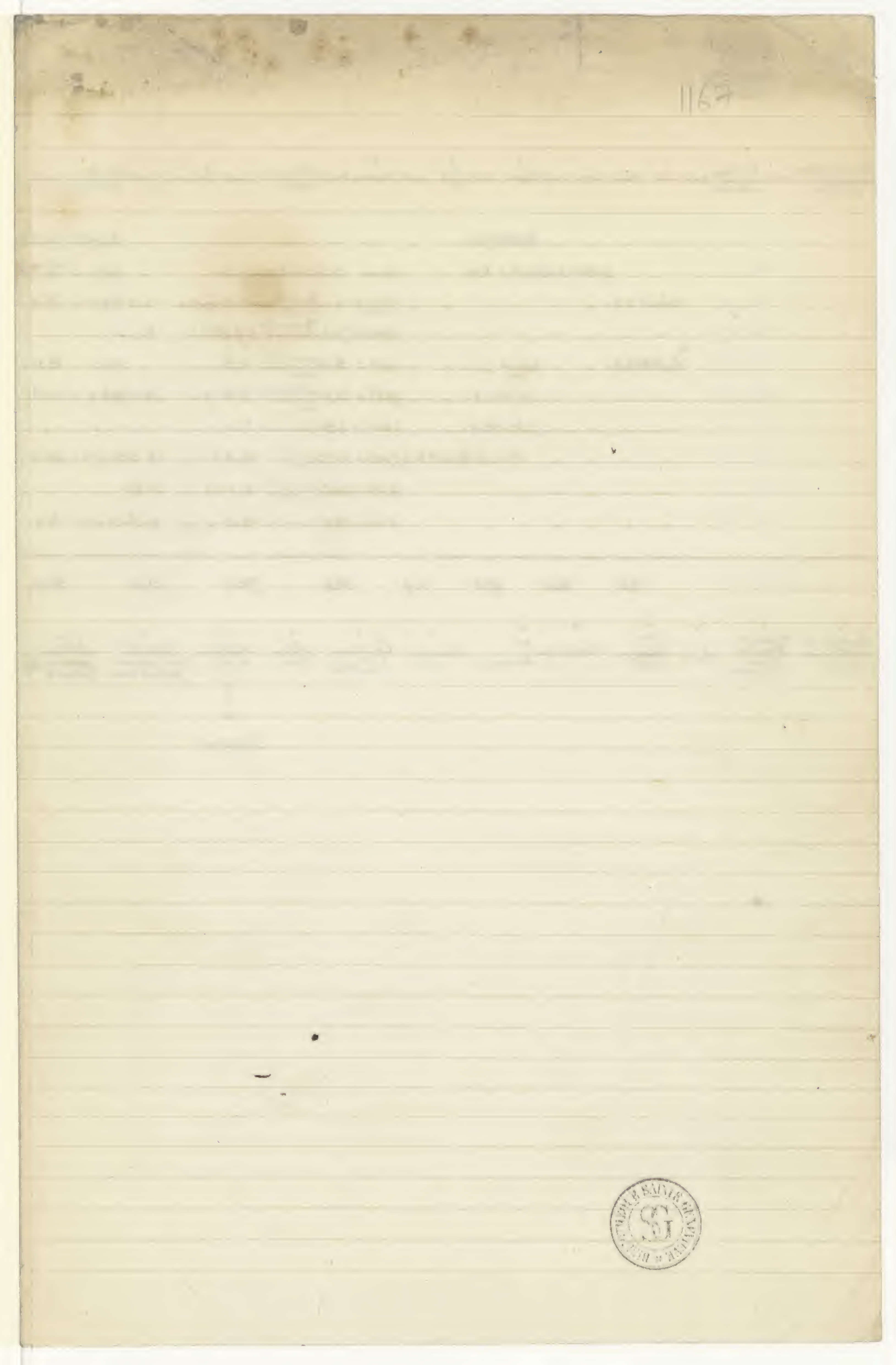
Commerce de la France avec la Baltique pendant l'année 1834

Exportations de France

Pays de Destination	Chardons cardières	eaux-de-vie, esprits & liqueurs	Epiceries & Comestibles	Fils & tissus divers	Fruits secs & frais	Industrie parisienne & fabrications diverses	Librairie papier & ...	Liège brut & ouvré	machines mécaniques & outils nécessaires à l'industrie	Métaux	objets de mode	Parfumerie	Porcelaine cristaux & vitrification	Sel	Teinture droguerie pour la médecine & les arts	Vins de Bordeaux	Vins de Provence & de Languedoc	Vins de Champagne	Vins non dénommés	Vinaigre	objets divers	Totaux par pays de Destinat.	Observations
Baltique	"	"	"	"	"	"	"	27000	"	"	"	"	"	359,407	"	"	720	"	"	"	3000	390127	
Danemark	"	104,679	22,939	3000	67,827	55,350	40,981	90,239	7000&	"	20,296	8,513	13087	26,430	70,817	369,222	63,499	46572	44,383	82,184	50,950	1,187,968	
Lubeck	"	38,045	3,692	"	43,599	"	18,450	8,430	"	87,114	"	"	"	"	5,013	1,088,000	120,237	"	"	2,759	7,943	1,423,252	
Mecklembourg	"	29,081	6,824	"	706	"	4,800	1,563	"	183,275	"	3000	15000	"	3,138	243,810	4,686	3,195	"	1,165	26,370	526,613	
Prusse	"	47.769	49.676	6000	11,374	12,480	6.805	141,830	9,855	71,946	6000	"	7962	32,400	207,121	979,563	250,368	274,859	64,985	3,452	161,903	2,346,348	
Russie	59,602	8,711	252,311	48,679	208,133	55,830	328,784	102,902	82,278	"	4,564	210,292	1772	28,355	626,923	944,627	190,088	950,232	164,794	3,386	468,760	4,741,023	
Suède	2,700	18,841	10,441	"	8,395	34,425	38,425	9145	"	"	"	2,700	"	61,800	21,760	122,000	35,968	18,630	15,390	3,213	7,000	410,833	
Totaux p. Article	62,302	247,126	345,883	57,679	340,034	158,085	438,245	381,109	99,133	342,335	30,860	224,505	37821	508,392	934,772	3,747,222	665,566	1,293,488	289,552	96,159	725,926	11,026,194	

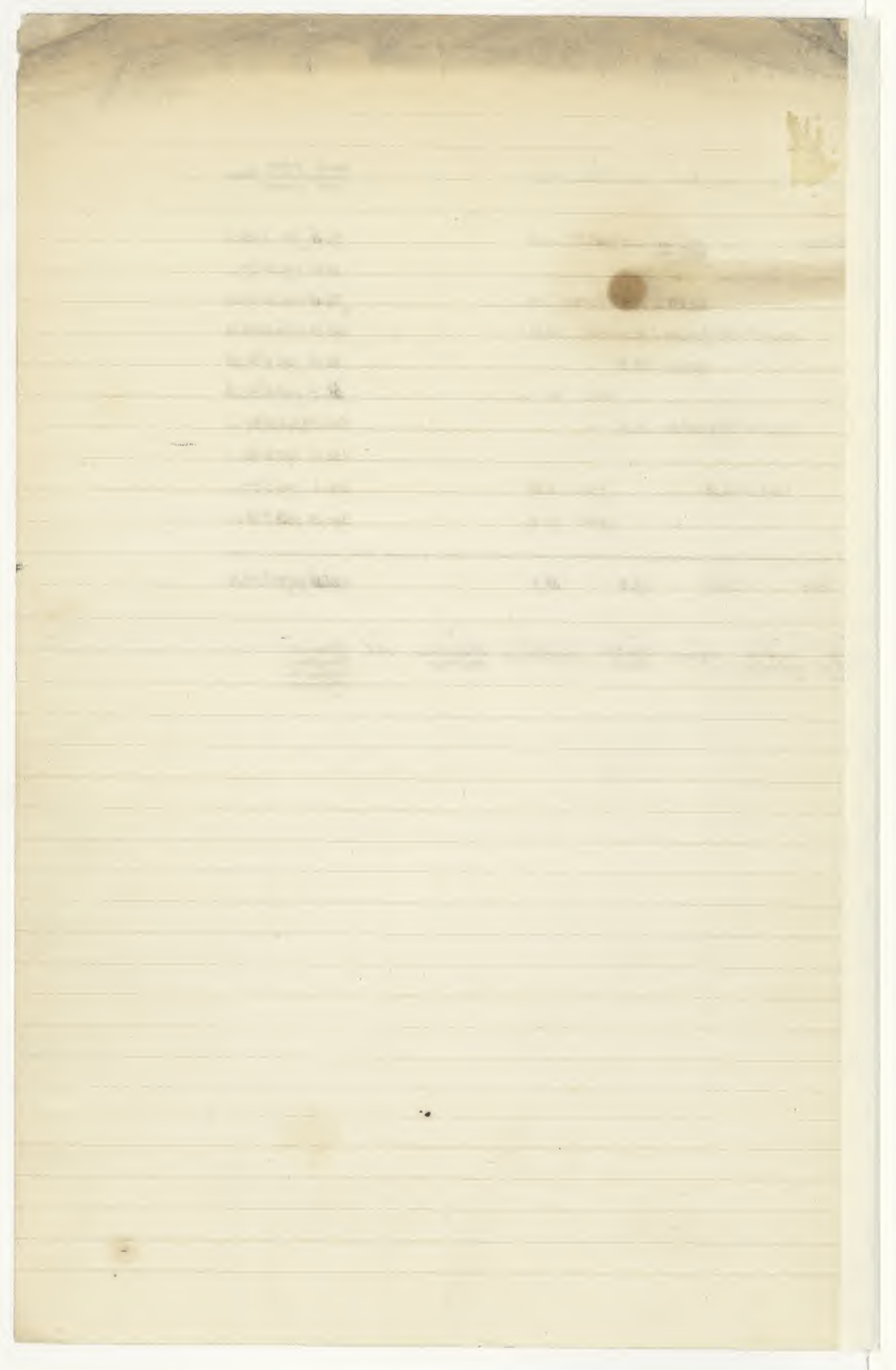
Importations pour France

Pays de Destination	Bois de construction & Échalas	Bois merrain & douves	Bois autres & Boissellerie	Chanvre	colle de poisson	Crins & poils de toute sorte	cuirs & peaux	cuivre	fer & acier	fils & tissus de Chanvre & de lin	goudron & brai	grains farineux alimentaires	graines oléagineuses	Laine	Lin	plumes à lits de toute sorte	potasse	Suif	toile à voile & cordages	Zinc	objets divers	Totaux par pays de Provenance	Observations
Danemark	8645	"	"	"	"	2,100	"	"	1911	300	41,340	"	"	"	"	"	"	"	1590	"	3,505	59,391	
Lubeck	49691	24,242	"	106,277	"	"	"	"	6,235	"	10,572	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,900	199,917	
Prusse	834,027	298,987	828	13,675	"	10,080	"	"	"	164,750	"	141,531	209,025	3,576	16,480	"	"	"	"	1,152,203	30,749	2,875,911	
Russie	1,278,834	18,066	5,914	2,245,049	191,085	615,196	109,989	8,384,454	236,634	231,240	235,116	92	678,097	39,839	40,506	954,370	441,786	1,776,398	155,649	"	110,256	17,748,570	
Suède	1,202,083	2,165	623	"	"	"	2,460	542,070	2,153,339	2,901	38,116	"	"	"	"	"	71	"	"	"	29,082	3,972,910	
Totaux p. Article	3,373,280	343,460	7,365	2,365,001	191,085	627,376	112,449	8,926,524	2,398,119	399,191	325,144	141,623	887,122	43,415	56,986	954,370	441,857	1,776,398	157,239	1,152,203	176,492	24,856,699	


1167
BIBL. SAINTE GENEVIÈVE
SG

Vin, Vinaigre et esprits en pièces	droits	Vin, Vinaigre et esprits en bouteille	droits	Sel	droits	Sirops	droits	Sucre	droits	Café	droits	Chardons	droits	Librairie et papeterie	droits	Parfumeries	droits	Bois de campêche de St Domingue	droits	Coton	droits	Ocre	droits	Bouchons	droits	Tabac	droits	march. diverses droits	Totaux des droits sur march.	Tonnage
				"	"	"	"	52833 K. b.	178.28	"	"	"	"	"	"	"	"	53,107 K. br.	79.32	21,786 K. br.	153.29	"	"	153 K. ou 30,500 pièces	29	1 caisse pes. 25 K.	12	21.6	950.6	22.24
						29,558 K.	36.46	24,155 id	82.10	"	"	530,000	15.44	126 balles pap.	9.41			33,470 id	50.11	[illegible]		"	"	"		"	"	83.42	799.36	27
				42 barils	1.8	"	"	"	"	"	"	45 mannes pr 3000 f.	6	8 caisses livres et 1 balle papier	47.15	2 caisses	3.20	36,997 id	55.24	[illegible]		"	"	649,333 id	10.– ?	35 K. pr 306 f.	30	74.10	1160.23	27.24
				"	"	"	"	"	"	"	"	21,710 K. b.	76.1	53 caisses livres et gravures &c	229.43	33 id	53.–	"	"	"	"	92,497 K.	156.17	2,076,620 id	32.20	1825 K.	18.12	296.23	1420.43	31.24
				61,052 K.	15.12	"	"	20,000 id terre	"	"	"	10,651 id	53.14	14 caisses livres et 146 rames papier	11.15	"		57,833 id	86.36			"	"	1,470,000	22.3	"	"	82.12	791.8	31.24
				"	"	"	"	2707 K.	10.8	"	"	9,655 id	34.37	8 balles papier et 5 caisses livres	75.13	19 id	33.10	9,809 id	14.35	"	"	"	"	"	"	1,100 id	11	51.2	998.45	31.24
				"	"	"	"	7.064 id	26.24	"	"	1,807 id	3.29	11 caisses livres	27.–	"		"	"	"		27,920 id	52.19	245,600	3.40	"	"	514.28	1,264.34	34
				"	"	"	"	85 id	16	4,800 K.	8.9	7,308 id	35.27	41 caisses livres &c	159.28	22 id	18.3	150,872 id	226.14	"	"	"	"	"	"	"	"	132.12	692.35	32
				"	"	"	"	"	"	"	"	16,880 id	106.45	25 caisses livres et estampes	84.9	24 id	31.33	"	"	"	"	7.885 id	14.33	"	"	770 id	6.35	319.1	799.21	27
				"	"	"	"	"	"	"	"	4,646 id	18.29	31 caisses livres	118.23	6 id	9.25	33,469 id	50.11			"	"	"	"	1,914 id	19.8	390.43	963.5	18
					16.20		36.46		297.38		8.9		351.34		772.43		148.43		563.19		153.29		223.26		69.3		56.1	1965.35	9847.15	282.24

Eaux de vie, esprits, liqueurs en pièces — Eaux de vie, Esprits et liqueurs en bouteilles — Bord. — vins Languedoc et Midi — champagne — non dénommés — vinaigre — Épicerie et comestibles — Fil et tissus — Fruits secs et frais et Drogueries — Industrie parisienne et fabricat. divers — Librairie, gravures, estampes, papier &c — Liège brut et ouvré — machines mécaniques & — sirops — Objets de mode — Parfumerie — Porcelaine, cristaux — Sel — Bois de teinture couleurs & drogueries



Navigation de la France avec la Baltique en 1834.

Pays de Destination et de Provenance		De France sous pavillons: français — Nombre	français — Tonnage	du pays de destination — Nombre	du pays de destination — Tonnage	Tiers — Nombre	Tiers — Tonnage	Totaux par pays de France — Nombre	Totaux par pays de France — Tonnage	Pour France sous pavillons: français — Nombre	français — Tonnage	du pays de provenance — Nombre	du pays de provenance — Tonnage	Tiers — Nombre	Tiers — Tonnage	Totaux par pays pour France — Nombre	Totaux par pays pour France — Tonnage	Totaux par pays de & pour France réunis — Nombre	Totaux par pays de & pour France réunis — Tonnage
Baltique	Chargés	"	"	29	8,985	2	432	31	9,417	"	"	"	"	"	"	"	"	31	9,417
	en lest	"	"	39	7,163	15	2,314	54	9,477	"	"	"	"	"	"	"	"	54	9,477
Danemark	Chargés	1	72	17	2,101	8	1,022	26	3,195	"	"	5	698	"	"	5	698	31	3,893
	en lest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lubeck	Chargés	"	"	16	2,550	1	175	17	2,725	"	"	9	1,244	"	"	9	1,244	26	3,969
	en lest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	146	"	"	1	146	1	146
Mecklenbourg	Chargés	"	"	11	1,494	6	589	17	2,083	"	"	"	"	"	"	"	"	17	2,083
	en lest	"	"	1	100	"	"	1	100	"	"	"	"	"	"	"	"	1	100
Prusse	Chargés	1	76	35	7,164	15	1864	51	9,104	1	76	139	26,880	64	8,939	204	35,895	255	44,999
	en lest	"	"	24	5,761	"	"	24	5,761	"	"	"	"	"	"	"	"	24	5,761
Russie	Chargés	33	4285	7	2,272	24	3239	64	9796	58	7471	56	15121	149	21,951	263	44,543	327	54,339
	en lest	12	1,855	7	969	9	1,186	28	4,010	"	"	"	"	"	"	"	"	28	4,010
Suède	Chargés	"	"	15	2,283	4	787	19	3,070	1	148	109	17,894	49	10,797	159	28,839	178	31,909
	en lest	1	148	4	423	13	2,675	18	3,246	"	"	"	"	"	"	"	"	18	3,246
Totaux par pavillons		48	6,436	205	41,265	97	14,283	350	61,984	60	7,695	319	61,983	262	41,687	641	111,365	991	173,349
dont	Chargés	35	4,433	130	26,849	60	8,108	225	39,390	60	7,695	318	61,837	262	41,687	640	111,219	865	150,609
	en lest	13	2,003	75	14,416	37	6,175	125	22,594	"	"	1	146	"	"	1	146	126	22,740